nur 3,30 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 6
Juni 2004
53. Jahrgang

Deutschland 3,30 €
Österreich 3,80 €
Schweiz 6,50 sFr
Benelux 3,80 €
Frankreich 3,80 €
Italien 4,30 €
Dänemark 36,- dkr



B13411

Werkstatt:
- Hausruinen in der Stadt
- Dichter Wald auf schmalem Raum

TESTS
Beckmanns TT-230
Rocos Vorserien-V200

Tag des Eisenbahners
Karl-Marx-Städter Spezialitäten

Prignitzer Eisenbahn
Arriva! Erste blaue V200.1

Vorbild und Modell
Die Spreewaldbahn

Rottweil vor 30 Jahren

Preußen-Abschied im Ländle

Dampf-Aus für die letzten P8 und T18

Die 01-Super-Star



Tuning ist keineswegs eine Erfindung von GTI- oder Manta-Fahrern. Schon die Reichsbahn macht die Nachfolgerin der Baureihe 01 durch Stromlinienverkleidungen und andere konstruktive Aufwertungen schneller und stärker. Wichtigste Maßnahme ist ein dritter Zylinder, der das Anfahrverhalten und die Zugkraft verbessert. Die DB übernimmt 54 Maschinen, demontiert die Stromlinienverschalungen und verpasst ihnen geschweißte Neubau-Hochleistungskessel. So getunt erreicht die BR 01.10 eine Leistung von 2350 PS. Mit 140 km/h Spitzengeschwindigkeit kann sie die fahrplanmäßigen 120 km/h der F- und D-Züge locker halten und auch Verspätungen aufholen. Unser Modell gibt die Dynamik der 01.10 in ihren Proportionen und Details vorbildgenau wieder. Das Fahrwerk und der mit feinen Kesselringen aufwendig lackierte Neubaukessel bestehen aus Metall. Der C-Sinus-Motor wirkt auf die drei Treibachsen der Lok und überzeugt analog wie digital durch hohes Drehmoment, feines Regelverhalten und geringe Stromaufnahme. Mit digital schaltbaren Extras wie Fahrwerksbeleuchtung, Lokpfeife und das fahrsynchrone Dampflokgeräusch wird das Modell wie sein Vorbild zum Star unter den Dampfloks ihrer Zeit.

Modell der BR 01.10 mit Neubaukessel

Vorbild: BR 01.10 der Deutschen Bundesbahn (DB), Epoche III

Modell-Highlights:

- *Metallbauweise von Fahrwerk und Kessel*
- *Lackierte Kesselringe, Pufferteller mit Warnanstrich*
- *Geregelter Hochleistungsantrieb mit C-Sinus-Motor und Digital-Decoder*
- *Analogbetrieb mit Spitzenbeleuchtung und nachrüstbarem Rauchgenerator*
- *Mit Control-Unit 6021 digital schaltbar: Anfahr- und Bremsverzögerung, Spitzen- und Fahrwerksbeleuchtungen, Rauchkontakt, Dampflokfahrgeräusch und Lokpfeife*



Exclusiv-Modell für die MHI

39104 ***€ 379,00***

Unverbindliche Preisempfehlung der Märklin-Händler-Initiative



Einmalige Serie 2004 für die Märklin-Händler-Initiative

Inhalt



86 Sächsisches in TT

Bald vierzig Jahre gibt es den MEC in Pirna, der sich auf die Nenngröße TT spezialisiert hat.

66 Wald-Rand

Mit einfachen Mitteln kann die Tiefenwirkung am Rand von Modellbahnanlagen deutlich verbessert werden.



16 Abschied in Rottweil

Die letzten Dampfloks preußischer Bauart schieden 1974 bei der DB aus, später sogar als bei der DR.





Titel: Lokomotiven, Fleischmann; Silberling, Lima; Mitteleinstiegswagen, Roco; Flachwagen, Märklin
Foto: Alkofer

28 Zweimal Spreewald

Rainer Heinrich erkundete 1968 die Spreewaldbahn. Volkmar Schumann bildete sie in 1:32 nach (ab S.94).





46 Prignitzer Eisenbahn

Die in Griechenland gekauften 221 gehen an den Start, und Teile des Unternehmens werden verkauft.

BAHNWELT AKTUELL

HARZ

Vielversprechendes Duo

● Mit dem 1. Mai 2004 hat der Verkehrsbetrieb Nordhausen den Betrieb mit Straßenbahnen über das städtische Netz hinaus bis nach Ilfeld im Südharz aufgenommen, auf den Gleisen der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB). Da die Infrastruktur der HSB nicht elektrifiziert ist, fahren die Nordhäuser Straßenbahnen hier ohne Strom. Möglich wird dies durch drei neue niederflurige Bahnen vom Typ „Combino Duo", die der Verkehrsbetrieb Nordhausen GmbH im Dezember 2001 bei Siemens Transportation Systems bestellt hat. Damit konnte der seit langem im Südharz bestehende Wunsch nach einer durchgehenden Gleisverbindung zwischen der Region und dem Stadtgebiet Nordhausen verwirklicht werden: Nachdem bereits seit April 2002 die Triebwagen der HSB nicht mehr im Nordbahnhof beginnen und enden, sondern sich mit den Nordhäuser Straßenbahnen an einer gemeinsamen Haltestelle auf dem Bahnhofsvorplatz treffen, können jetzt die Combino-Duo-Bahnen auf der elf Kilometer langen HSB-Strecke bis zum neuen Endhaltepunkt Neanderklinik in Ilfeld durchfahren. Dieselbe Spurweite von 1000 Millimetern sowohl bei der Straßenbahn als auch bei der HSB bietet die ideale Voraussetzung dafür. Bestellt wurden die neuen Verkehre nach Ilfeld bei der Harzer Schmalspurbahnen GmbH, die ihrerseits die Verkehrsbetriebe Nordhausen mit der Durchführung der Leistungen beauftragt hat. Die Combino-Duo-Bahnen besitzen zusätzlich zum konventionellen elektrischen Antrieb, der aus der Oberleitung mit Strom versorgt wird, einen von einem Dieselaggregat angetriebenen Generator. Dieser liefert den Strom, der während der Fahrt auf dem nicht elektrifizierten Streckenabschnitt Nordhausen Nord – Ilfeld benötigt wird. Die Umstellung von der Einspeisung durch die Oberleitung zur Stromversorgung durch das dieselelektrische Antriebssystem erfolgt nur etwa 20 Sekunden nach Betätigung eines Tasters durch den Fahrer. Das Dieselaggregat schaltet sich ein und liefert abhängig von den Verbrauchern die jeweils benötigte Strommenge. Systemlieferant für die Diesel-Hybrid-Antriebsausrüstung ist die Firma IMG aus Nordhausen. Der Einsatz auf der Eisenbahnstrecke nach Ilfeld hat zur Folge, dass der Combino Duo einige zusätzliche fahrzeugseitige Bedingungen zu erfüllen hat: Die zulässige Geschwindigkeit muss begrenzt sein (V_{max} 40 km/h auf dem HSB-Netz) und das Fahrzeug muss mit Sicherheitsfahrschalter und Zugbahnfunk ausgestattet sein. Abgesehen von der Diesel-Hybrid-Antriebsausrüstung entsprechen die technischen Merkmale ansonsten aber im Wesentlichen den insgesamt sieben dreiteiligen Combino-Bahnen, die zwischen 2000 und 2003 nach Nordhausen geliefert wurden. So verfügen die drei neuen Combino Duo wie ihre ausschließlich elektrisch betriebenen Schwesterfahrzeuge über einen Allradantrieb, um den topografischen Bedingungen im Nordhäuser Streckennetz (maximale Steigung von 9,3 Prozent) gerecht zu werden. Die gut 20 Meter langen und 2,3 Meter breiten Fahrzeuge sind als einzeln fahrende Zweirichtungswagen konzipiert. Das Leergewicht liegt bei 27,5 Tonnen. Sie bieten 95 Fahrgästen Platz, davon 27 Sitzplätze. Die Freigabe zur Personenbeförderung erhielt der Combino Duo in Nordhausen am 12. Februar 2004. Die neuen Triebwagen, bezeichnet als Tw 201 bis 203, verkehren als neue Linie 10 an Werktagen im Stundentakt (15 Zugpaare), am Wochenende nahezu im Zweistundentakt (7 Zugpaare) und zwischen Nordhausen Bahnhofsplatz und Ilfeld jeweils zusätzlich zu den Fahrten der HSB. Dabei bedienen sie sämtliche Stationen, an denen auch die Züge der HSB halten.

Foto: Schumann



Zugkreuzung in Nordhausen-Krimderode am 25.03.2004: HSB-VT 187 016 fährt als Regelzug in Richtung Nordhausen Nord und Combino-Duo-Tw 202 in Richtung Ilfeld.

Foto: Trojanowski



Von außen deutlich als Sprössling der Combino-Familie erkennbar, weist sein Innenleben jedoch erhebliche Abweichungen auf

Foto: Heilmann



Lok 99 3317 wieder im Einsatz: *Nach erfolgter Fahrwerkshauptuntersuchung im Dampflokwerk Meiningen kam die Lok an den Osterfeiertagen wieder bei der Waldeisenbahn Muskau zum Einsatz.*

LUXEMBURG

Gros Nez & Cabines flottantes

● Ein Treffen der „Gros Nez" (Großen Nasen) von Anglo-Franco-Belge (AFB) gab es am 20. März 2004 im Depot Luxemburg. Dabei handelt es sich um die Benelux-Variante der Nohabs. Der belgische Verein „Patrimoine Ferroviaire Touristique" (PFT) organisierte eine Sonderfahrt zum Abschied der belgischen Baureihe 54 mit den speziell gefederten Führerständen („Cabines flottantes"). Mit der Hilfe des Vereins „1600 Classics a.s.b.l. Luxemburg" fand eine sehenswerte Parade am Ringlokschuppen im Depot Luxemburg statt. Die Motoren aller Lokomotiven liefen im Leerlauf. Im Rundschuppen war der Klang der verschiedenen Motoren zu erleben. Zusammen 8000 kW, aus 888 Litern Hubraum mit 96 Zylindern – ein Erlebnis der besonderen Art, die dröhnenden, langsamlaufenden Großdiesel zu hören und das Vibrieren in der Luft zu spüren.

Zur Parade erschienen SNCB 5401, SNCB 5403, SNCB 204.004, PFT 202.020 (ex CFL 1602) und CFL 1604. Auf dem Bild fehlt die CFL 1819.



Foto: Korbacher

SÄCHSISCH-OBERLAUSITZER EISENBAHN GMBH (SOEG)

Lok 199 013 im Bauzugdienst

● In der Zeit vom 23. Februar bis 8. April 2004 fanden bei der Zittauer Schmalspurbahn umfangreiche Gleisbauarbeiten statt. Der Bahnhof Zittau-Vorstadt wurde Kreuzungsbahnhof und erhielt Rückfallweichen, die Anschlüsse zum Stahl- und Textilwerk wurden entfernt. Bei den Bauarbeiten kam die Diesellok 199 013 der SOEG zum Einsatz. Bei dieser Maschine handelt es sich um eine rumänische Diesellok der Bauart L 30 H aus dem Werk „23. August" in Bukarest. Zuletzt war die Maschine bei der Zuckerfabrik Zbiersk in Polen als Lyd 2. Im Jahr 2002 wurde sie von der „MaLoWa"-Bahnwerkstatt erworben und erhielt eine Hauptuntersuchung. Anschließend wurde sie an die SOEG verkauft.



Der SOEG-Dieselbrummer kommt auf ein Gewicht von 20 Tonnen und hat einen Sechs-Zylinder-Maybachmotor mit 257 kW.

Foto: Heilmann

Standortfaktor Deutschland



Dr. Karlheinz Haucke

Da werden Erinnerungen an Schulzeiten wach: Der Faktor ist eine Zahl, die man mit einer anderen multipliziert. Nicht immer allerdings ist bekanntlich das Ergebnis positiv oder gar größer als besagter Faktor. Andererseits: Sind gleich zwei Minuszeichen im Spiel, verzeichnet man zur Überraschung ganzer Schülergenerationen ein positives Resultat.

Statt ernsthaft zu überlegen, warum eigentlich Arbeit in Deutschland mehr und mehr unbezahlbar wird, klammern sich an derlei Schulwissen wohl auch unsere Politiker und Politikerinnen angesichts der Situation auf dem Arbeitsmarkt. Immer mehr Unternehmen auch der Modellbahn- und der Bahnindustrie verlagern zumindest Teile ihrer Produktion ins östliche bis fernöstliche Ausland, was ein Minus an Arbeitsplätzen hierzulande ergibt. Das bringt den Standort Deutschland in Gefahr und dessen Faktor ebenfalls ein dickes Minus ein. Der Rest ist Mathematik!

Tja, wenn's so einfach ginge! Einen erfolgversprechenderen Ausweg aus dem Dilemma versucht gerade Märklin. Wenn denn schon die Arbeit hierzulande so teuer ist, dann muss sie reduziert und dafür die Leistung erhöht werden. Das mag nicht jedermann schmecken, doch ist es wohl allemal besser, die Lohnstückkosten zu senken als die Stundenlöhne. Denn die sind, wie Märklin-Geschäftsführer Paul Adams mit Recht warnend bemerkt, beispielsweise in China konkurrenzlos niedrig. Das auch in unserer Branche anzusprechen, ist absolut legitim. Davor die Augen dauerhaft zu verschließen, hieße, den eigenen Niedergang einzuläuten.

BAHNWELT AKTUELL

BADEN-WÜRTTEMBERG

S 1 wird verlängert und Teckbahn modernisiert

● Die S-Bahn-Linie S 1 von Plochingen nach Kirchheim/Teck soll verlängert und die Teckbahn modernisiert werden. Das ist das Ergebnis eines Gesprächs zwischen Vertretern der Region Stuttgart und des Landkreises Esslingen. Die knapp 30 Millionen Euro teure S-Bahn-Verlängerung war unter Zeitdruck geraten, nachdem das Land kürzlich angekündigt hatte, die Fördermittel zu kürzen. Demnach muss mit dem Bau der S-Bahn-Verlängerung vor dem 30. Juni 2004 begonnen werden, um die vollen Zuschüsse zu erhalten. Dieses Ziel streben der Verband Region Stuttgart und die Vertreter der betroffenen Kommunen gemeinsam an. Außerdem wollen sie für die Teckbahn zunächst eine kombinierte Zug-Bus-Lösung erreichen. Dabei soll zusätzlich zum regulären Stundentakt der Teckbahn ein Zwischentakt mit Bussen angeboten werden.



Foto: Gabriel Habermann

650 002-9 erreicht Dettingen/Teck auf der KBS 761.



Foto: Klarer

Abschiedszug der KLB vom 4. April 2004: Lok E 3/3, Betriebsnummer 6 (Eigentümerin: Papierfabrik Perlen), zieht Personenwagen der Zürcher-Museumsbahn.

SCHWEIZ

Abschied der Kriens–Luzern-Bahn (KLB)

● Am 4. April 2004 fand die letzte Fahrt der geschichtlich sehr interessanten Bahn zwischen Kriens und Luzern statt. Die normalspurige KLB war eine unscheinbare, aber sehr interessante Bahngesellschaft, die bereits 1885 die Konzession für den Betrieb erhielt. Die Stre-ckenlänge betrug 3044 Meter und verlief auf rund 1752 Metern auf der Hauptstraße. Dies zusammen mit der meterspurigen Trambahn der Stadt Luzern (VBL) zwischen 1900 und 1961. Die KLB benutzte ab dem Hauptbahnhof Luzern das Vierschienengleis (ab 1887) mit der Brünigbahn und überquerte bis vor einigen Jahren die Autobahn A2 (Basel-Chiasso) niveaugleich in einer 90-Grad-Kreuzung! Zwischen 1926 und 1968 wurde die KLB zwischen der Güterstation Kupferhammer und Kriens mit 600 Volt Gleichstrom als Insel betrieben. Die Übergabezüge nach Luzern erfolgten bis zum Ende immer mit SBB-Dampf- beziehungsweise Diesellokomotiven.

VERKEHRSPOLITIK

Die Angleichung soll kommen

● Immer wieder diskutiert und doch nie geändert, soll nun endlich die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern Flugzeug und Schiene kommen, was vor allem auch Bahnchef Mehdorn seit langem vehement forderte. Am 19. April 2004 lehnten sich beide Regierungsfraktionen aus dem Fenster und forderten die Besteuerung des Flugbenzins, die Mehrwertsteuer für Fernflugtickets und einen niedrigeren Mehrwertsteuersatz für Schienen-Fernverkehrstickets. Der verkehrspolitische Sprecher der Grünen, Albert Schmidt, hofft auf eine Entscheidung im Bundestag im kommenden Herbst. Das Finanzministerium jedoch glaubt wegen des internationalen Wettbewerbs nicht an eine schnelle Anpassung.

ZWISCHENHALT

Der Aufsichtsrat der SOEG (Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahn GmbH) hat Anfang April grünes Licht für die Beschaffung von Neubaudampfloks gegeben und sich damit von Triebwagen-Plänen verabschiedet. Voraussetzung ist eine mindestens 50-prozentige Förderung durch das Land.

Der VCD (Verkehrsclub Deutschland) ermittelte in einem Test, dass zirka ein Drittel der Bahnkunden immer noch falsch beraten wird oder ein zu teures Ticket erhält. Dafür attestierte er der Bahn eine verbesserte Pünktlichkeit: Sie lag bei 91 Prozent aller untersuchten Züge.

Das DB-Museum Nürnberg hat einen alten Werbefilm der Reichsbahn von 1929 entdeckt und für eine VHS-Videokassette, die im Museumsshop erhältlich ist, restauriert. Der Film „Miss Evelyn - Die Badefee" lief im April im ICE-Bordprogramm. Leider bietet er keine bahnhistorischen Szenen.

Die Mitropa hat einen neuen Eigentümer: Die britische Compass Group erwarb die Gastronomietochter der DB AG für 17,6 Millionen Euro und damit Restaurants, Imbissstuben und Läden in über 60 Bahnhöfen. Nicht betroffen sind die Zugrestaurants von DB Reise und Touristik.

Die spanische Staatsbahn RENFE hat einen Auftrag über 44 neue Hochgeschwindigkeitszüge an ein Konsortium von Bombardier und Patentes Talgo vergeben. Der Auftrag über 188 Millionen Euro soll von 2006 bis 2008 realisiert werden.

Der Obere Bahnhof in Plauen hat seit April einen neuen Mieter: Erstmals zog eine therapeutische Einrichtung in ein Bahnhofsgebäude. Das Rehabilitationszentrum behandelt insbesondere nach Unfällen berufsunfähig gewordene Patienten.

Die Müglitztalbahn Heidenau – Altenberg hat Ende März, 100 Tage nach der Wiederinbetriebnahme, wieder alte Fahrgastzahlen erreicht: „Mit 1000 Kunden liegen wir auf dem Niveau von Juli 2002", sagt Klaus-Dieter Martini von DB Regio.

DB CARGO

Ablösung beschlossen

● Bis zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2004 will DB Cargo die auf der Rübelandbahn Blankenburg – Elbingerode eingesetzten E-Loks der Baureihe 171 durch Maschinen der Baureihe 189 ersetzen. Mit der im Januar 2004 beschlossenen Ablösung der sechsachsigen 50-Hz-Maschinen endet auch die E-Lok-Unterhaltung im ehemaligen Bahnbetriebswerk Blankenburg. Die Werkstatt mit den derzeit dort noch beschäftigten acht Eisenbahnern wird dann endgültig aufgelassen. Die Unterhaltung der Baureihe 189 soll in der Cargo-Werkstatt in Magdeburg-Rothensee erfolgen. Da zwischen Blankenburg und Magdeburg-Rothensee jedoch keine Fahrleitung hängt, werden die E-Loks mit Hilfe von Dieselloks der Baureihe 232 zur Werkstatt gebracht. Von den insgesamt 15 Maschinen der Baureihe 171 (ex E 251) sind derzeit noch sieben Loks einsatzfähig. Während 171 001 und 171 002 im klassischen Reichsbahn-Grün lackiert sind, präsentieren sich 171 003, 171 004, 171 008, 171 013 und 171 014 im Verkehrsrot der DB AG: Planmäßig werden für den Güterverkehr auf der Rübelandbahn täglich bis zu sechs Maschinen benötigt.

DB AG

Schweres Unglück

● Ein schweres Zugunglück ereignete sich am 21. April 2004 im Bahnhof von Süßen auf der Strecke Ulm – Stuttgart. Ein Leerzug aus zwei 426-Tw stieß frontal mit einem Messzug des BZA Minden, gezogen von 752 001 (ex 120 001) zusammen. Die Lokführerin des Triebwagens verlor dabei ihr Leben, im Messzug konnten sich alle Personen retten und wurden nur verletzt. Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses stand die Unfallursache noch nicht fest. Sicher ist nur, dass das Triebwagen-Ensemble kurz vor der Unfallstelle einen Gleiswechsel vollzog, auf das Gleis, wo der Messzug in Richtung Stuttgart fuhr. Der Unfall hatte erhebliche Auswirkungen auf den Verkehr.



Fotos (2): Gabriel Habermann



Die Suche nach der Lokführerin, die keine Chance hatte, dauerte mehrere Stunden. Der 426-Tw hatte der massiven E-Lok der Baureihe 120 nichts entgegenzusetzen.

Dr. Nikolaus Breuel **wird am 1. Juni die Leitung des Ressorts Fernverkehr im DB-Konzern übernehmen. Er wird Nachfolger von Karl-Dietrich Reemtsma und ist seit November 1993 bei der DB.**

Der „Lößnitzdackel", **die Schmalspurbahn Radebeul Ost – Radeburg, wurde erst am 1. Mai von der BVO-Bahn-GmbH übernommen. Die Komplexität der 15 notwendigen Einzelverträge erforderte es, die Übernahme zu verschieben, teilte der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) mit.**

Regierungslok verschrottet: **Trotz intensiver Bemühungen des vogtländischen Eisenbahnvereins Adorf wurde die ehemalige Regierungslok der DDR, 118 550 (228 550), Anfang April verschrottet.**

Wegen umfangreicher **Bauarbeiten auf der Kursbuchstrecke (KBS) 201 Berlin – Frankfurt/Oder leitet die DB AG derzeit viele Güterzüge über die KBS 202 Berlin – Cottbus und die KBS 211 Cottbus – Guben um.**

RUMÄNISCHE PREUSSEN WIEDER UNTER DAMPF

P 8 für Österreich

● Der europäische P 8-Bestand erhält demnächst Zuwachs: Die Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte ließ im rumänischen Ausbesserungswerk Klausenburg/Cluj die ehemalige CFR-230.301 betriebsfähig aufarbeiten. Die 1935 bei MLAXA nach Originalplänen gebaute P 8 soll in Österreich als 638.1301 in Betrieb gehen. Die Lok wird in den nächsten Wochen zusammen mit der ebenfalls in Klausenburg aufgearbeiteten G 10 657.2770 (ex. CFR 50.770) in die Alpenrepublik überführt werden. Desweiteren läßt die ÖGEG derzeit in Klausenburg die Steyertalbahnlok 298.102 herrichten, die Steyermärkischen Landesbahnen haben dort ihre Bh 1 aus dem Murtal in Arbeit.



Foto: Schöntag

Erste Gehversuche der ÖGEG-P 8 638.301. Die ehemalige CFR-230.301 erhielt bei REMARUL Klausenburg eine Vollaufarbeitung.

BAHNWELT AKTUELL



FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eines von 20 Videos gewinnen.


Foto: Zellweger

Die Genossenschaft TEE-Classics will ihren berühmten Northlander-Zug verkaufen. Das Projekt, den Zug eines Tages wieder fahren zu lassen, ist damit aus finanziellen Gründen gescheitert. Die Fahrzeuge wurden als niederländisch-schweizerische Koproduktion gebaut und 1957 im hochwertigen TEE-Einsatz in Dienst gestellt. Als TEE Bavaria fuhr eine Einheit auch zwischen München und Zürich. Nach einem schweren Zugunglück am 9. Februar 1971 bei Aitrang kamen die Züge nicht mehr nach Deutschland. 1976/77 wurden die RAm TEE I nach Kanada verkauft. Bereits nach kurzer Zeit wurden die Maschinenwagen verschrottet und die Wagen von FP7-Lokomotiven gezogen. 1992 war endgültig Schluss. TEE-Classics gelang es mit der Unterstützung von Märklin, zwei Steuer-, zwei Sitz- und einen Speisewagen zu retten und nach Deutschland zu überführen. Derzeit sind die Wagen im Eisenbahn-Museum in Heilbronn abgestellt. Wir wollen von Ihnen wissen, wie viele Triebzüge gebaut wurden und wie sie sich auf die niederländische NS und die Schweizer SBB verteilten?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juni 2004 auf einer Postkarte an den MODELL-EISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer Video-Kassette aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Aprilheft lautete: „Bahnhof Lobenstein und Hockeroda – Blankenstein (KBS 557)". Gewonnen haben: Schnedelbach, Wolf, 08523 Plauen; Nürnberger, Ulrich, 95119 Naila; Krause, P., 99092 Erfurt; Letsch, Horst, 96317 Kronach; Gaßner, Gisela, 07774 Camburg; Rost, Daniel, 65779 Kelkheim; Käferstein, Joachim, 07536 Lobenstein; Siebert, Horst, 07937 Zeulenroda; Albsmeier, Benjamin, 27389 Fintel; Ragnit, Andreas, 17450 Zinnowitz; Goldhahn, V., 86415 Mering; Treskow, J., 06242 Braunsbedra; Stöcker, Ralf, 07929 Saalburg-Ebersdorf; Aldejohann, Stefan, 42555 Velbert; Peetz, Wolfgang, 10409 Berlin; Lanitz, Marco, 27578 Bremerhaven; Clemenz, Ernst-Günther, 07356 Lobenstein; Seidel, Horst, 73066 Uhingen; Faber, Eberhard, 02747 Herrnhut; Fidyka, Hans-Jörg, 07366 Blankenberg.



MUSTER


Foto: Kiebler

***Die bekannte König-Ludwig-Lok** 218 473 des Bw Kempten wurde nach einem Achsschaden in Buchloe am 7. März 2004 z-gestellt. Am 12. Januar 2002 zeigte sie sich auf der Drehscheibe im Bw Kempten in voller Pracht.*

— ANHÖRUNG IM BUNDESTAG —

„Bahnreform steckengeblieben"

● Am 29. März fand im Bundestags-Verkehrsausschuss eine Anhörung zum Stand und zur Fortführung der Bahnreform statt. Zwölf von den Fraktionen bestimmte Experten sprachen vor allem zur Frage, ob die DB-Netz-AG aus der DB Holding herausgelöst werden soll. Dr. Wilhelm Pällmann, der die Regierungskommission Infrastrukturfinanzierung leitete, sagte: „Die Bahnreform ist steckengeblieben." Klaus Daubertshäuser, Marketing-Vorstand der DB AG, meinte dagegen: „Die Bahnreform war und ist vorbildlich." Jan Werner vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) sieht weder die Vorteile der Staatsbahn (öffentliche Einflussnahme) noch echten Wettbewerbs (Effizienz und Kundenorientierung) beim jetzigen Stand der Bahnreform. Fast alle Parteien stellten fest, dass die Reform neuen Schwung brauche. Von der jetzigen Situation profitiere nicht das System Bahn, sondern in erster Linie das Unternehmen Deutsche Bahn AG, meint der VCD. Die FDP sieht die Fortführung der Bahnreform erst nach der Abwahl von Rot-Grün möglich. Änderungen der Bahnpolitik in der Folge dieser Anhörung sind von der Bundesregierung aller Erfahrung nach wohl eher nicht zu erwarten.

— NIEDERLANDE —

Abfahrtzeiten Online

● Die staatliche niederländische Bahngesellschaft Nederlandse Spoorwegen (NS) bieten seit Anfang April über Internet (www.ns.nl) den Service an, die aktuellen Abfahrtzeiten der Züge auf 83 Bahnhöfen zu erfahren. Gleisänderungen, Verspätungen und Umleitungen werden nach dem aktuellsten Stand wiedergegeben. Bei Busersatzverkehr erscheinen auch die Abfahrtzeiten der Busse. Die Übersicht für die größeren Bahnhöfe umfasst jeweils 20 Züge, während für die kleineren Bahnhöfe fünf Züge angegeben werden.

GÜTERVERKEHR

Neue Fahrzeuge bei „TXLogistik"

● Seit Dezember 2003 ist die Diesellokomotive 250 003 des Typs DE-AC33C von Bombardier („Blue Tiger") für „TXLogistik" im Einsatz. Sie ersetzt die zuvor eingesetzten Lokomotiven der Reihe ME 26, die Siemens-Dispolok an Vossloh verkaufte. Derzeit befördert sie von Montag bis Freitag einen schweren Containerzug von München zum Wackerwerk in Burghausen und zurück. Außerdem fahren seit Jahresbeginn vier Lokomotiven der Baureihe 482, die von den SBB angemietet wurden, für das Logistikunternehmen. Die Bombardier-Maschinen mit den Ordnungsnummern 31 bis 34 wurden mit großflächiger „TXLogistik"-Werbung beklebt und und verkehren überwiegend vor Autotransportzügen zwischen dem Dingolfinger BMW-Werk und Bremerhaven.


Foto: Volk

SBB-482 032 passiert am 4. März 2004 das BMW-Werk in Dingolfing.


Foto: Hruza

250 003 ist am 17. März 2004 auf dem Weg nach Burghausen in München-Riem.

DB REGIO

Erster planmäßiger Grenzübertritt

● Am Samstag, 3. April 2004, fand die erste grenzüberschreitende Fahrt von Chemnitz nach Chomutov in Tschechien statt. Bisher fuhr die Zschopautalbahn nur bis über die Grenzbrücke nach Vejprty, dort mußte dann in die Triebwagen der ČD umgestiegen werden, um bis nach Chomutov zu gelangen. Nun kann man jeden Samstag und Sonntag je einmal von Chemnitz nach Chomutov gelangen, ohne umzusteigen. Eingesetzt werden VT 642, wobei in Vejprty der tschechische Lokführer das Steuer von seinem deutschen Kollegen übernimmt. Aufgrund der großen Nachfrage setzte die Erzgebirgsbahn statt der geplanten Doppeltraktion drei zusammenhängende VT 642 ein, damit möglichst alle Fahrgäste einen Sitzplatz bekommen. Nach Auskunft der Bahn nutzten am Samstag 360 Reisende dieses Angebot. In Chemnitz wurden Fahrgäste, die nicht bis nach Chomutov durchfahren wollten, vom Personal in die beiden vorderen Triebwagen geschickt, da die meisten Unterwegsbahnhöfe nicht die erforderliche Länge für die Dreifachtraktion aufweisen. In Cranzahl wurden die Reisenden durch eine tschechische Kapelle begrüßt, die böhmische Blasmusik und Gesang darbot. In Chomutov wurde für die Dauer des Aufenthaltes eine Stadtführung angeboten. Das Zustandekommen dieser durchgehenden Verbindung war vergleichsweise unbürokratisch. Erste Gespräche mit den tschechischen Kollegen dazu gab es im vergangenen Herbst. Man einigte sich auf die Stellung des Wagenmaterials durch die Erzgebirgsbahn und Betankung auf tschechischer Seite durch die ČD. Inzwischen gibt es Verhandlungen über einen weiteren gemeinsamen Schritt: Mit Hilfe von EU-Fördermitteln soll die Sanierung des maroden tschechischen Teiles der Verbindung finanziert werden. Ab Sonntag fuhr der Zug in Doppeltraktion.


Foto: Schreiter

Für den Andrang am ersten Wochenende war Dreifachtraktion nötig.

Am 27. Februar 2004 waren mehrere Sonderzüge auf der Brandenburgischen Städtebahn unterwegs (siehe MEB 5/2004). Sie erinnerten an deren 100-jähriges Bestehen und führten unter anderem 52 8184 nach Niemegk.


Foto: Dirk Mielke

BAHNWELT AKTUELL

DB AG

Umleitung für Metronom und Metropolitan



Auch der Metronom muss die Umleitung über die Güterstrecke fahren. Die ME 146-01 ist zwischen Buchholz und Maschen auf der Fahrt von Hamburg nach Bremen.

Foto: Brüggemann

● Am 5. April 2004 hat die DB AG mit der Sanierung der Hauptstrecke zwischen Buchholz (Nordheide) und Hamburg-Harburg (Bremen – Hamburg) begonnen. Zwei Behelfsbahnsteige in Buchholz wurden bereits am 2. April fertiggestellt. Vom 5. April bis zum 11. Dezember 2004 ist die Strecke komplett gesperrt. Die knapp 17 Kilometer lange Verbindung wird grundsaniert. 33 Kilometer Gleise, Oberleitungen, Sicherungstechnik und die Bahnsteige der beiden Bahnhöfe Hittfeld und Klecken werden erneuert. Rund 60 Millionen Euro kostet die gesamte Baumaßnahme. Michael Baufeld von DB Projektbau erklärte, dass rund 80 Prozent aller Transporte über die Schiene erfolgen sollen. Nach dem Abschluss der Bauarbeiten sollen die Züge wieder 160 km/h fahren dürfen. Die Umleitung führt über die zweigleisige, elektrifizierte Güterstrecke von Buchholz über Jesteburg zum Güterbahnhof Maschen und von dort nach Hamburg-Harburg über die Hauptstrecke Hamburg – Hannover. Die Güterstrecke verbindet den Güterbahnhof Maschen mit der Hauptstrecke nach Bremen und Richtung Ruhrgebiet. Von den Umleitungen sind auch die Metronom- und Metropolitan-Züge betroffen. Sonntags fahren dort zusätzlich die Heidebahnzüge von Hannover über Soltau nach Hamburg-Harburg.

SCHWEIZ

BLS Cargo, eine Erfolgsgeschichte

● Die BLS Cargo AG setzte ihre Wachstumsstrategie im Jahr 2003 mit einem gegenüber 2002 um 36 Prozent auf 112 Millionen Schweizer Franken (CHF) gesteigerten Ertrag eindrucksvoll fort. Der Gewinn betrug 3,9 Millionen CHF, wie bei der Bilanzpressekonferenz am 5. April 2004 durch Dr. Mathias Tromp, Präsident des Verwaltungsrats, und Dr. Dirk Stahl, Unternehmensleiter BLS Cargo AG, zu erfahren war. Sogar um 50 Prozent auf 1309 Millionen Nettotonnenkilometer steigerte sich die Verkehrsleistung des Güterverkehrs, ein gegenüber dem Markt überproportionales Wachstum. BLS Cargo AG, eine am 3. April 2001 gegründete Tochter der BLS Lötschbergbahn AG, hat sich zur klaren Nummer zwei im Schweizer Güterverkehr mit einem Anteil von zwölf Prozent emporgearbeitet. Entsprechend dem Motto „Connecting Europe" bestimmt die zunehmende Wettbewerbsintensität das Denken und Handeln der BLS Cargo AG, die über 1152 Millionen Nettotonnenkilometer, rund 88 Prozent ihrer Transportleistung, im internationalen Transitverkehr erwirtschaftet. BLS Cargo AG setzt im freien Netzzugang (Open Access), in der EU ebenso Realität wie in der Schweiz seit Bahnreform I, auf Partnerschaften mit der deutschen Stinnes AG, beziehungsweise Railion Deutschland AG sowie mit der italienischen IMT AG (Ambroggio-Gruppe). Die beiden Partner sind mit 20, respektive 2,3 Prozent am Aktienkapital der BLS Cargo AG beteiligt. Auf der Lötschberg-Simplon-Achse wurde im Juni 2003 das Plattformkonzept Mannheim – Alessandria (I) in Kooperation mit Railion Deutschland und Trenitalia Cargo SpA eingeführt. BLS-Re 485 und Railion-Loks der Baureihe 185 fahren von Domodossola bis Mannheim. Rund 34 Prozent der Gesamtleistung wurden durch die Rollende Autobahn zwischen Freiburg im Breisgau und Novarra erbracht, die durchschnittlich zu 80 Prozent ausgelastet ist. Ein Kapazitätsausbau soll durch Erhöhung der Zuglänge von 17 auf 21 Wagen sowie mit einem neunten Zugpaar ab September 2004 erreicht werden. Das entspricht einem Jahresangebot von 105000 Stellplätzen. Weitere 18,5 Prozent wurden grenzüberschreitend im Wagenladungsverkehr (WLV) und rund 30 Prozent im besonders wachstumsträchtigen „Unbegleiteten Kombinierten Verkehr" (UKV) erbracht. Mit dem gut gelungenen Einstieg im Güterverkehr auf der Gotthardachse hat die BLS Cargo AG einen wichtigen Schritt zur Etablierung als gesamtschweizerischer Anbieter getan. Waren diese Verkehre im Jahr 2003 mit knapp vier Prozent der gesamten Transportleistung noch relativ bescheiden, so erfolgte nun ein Aufbau auf wöchentlich 85 Züge. Die Lokomotiven, in der Regel rote 185, zeugen von der engen Kooperation mit Railion Deutschland. Zusätzlich zu den Depotstandorten Basel, Bern und Spiez sind Lokführerdepots in Erstfeld und Chiasso im Ausbau. Waren bis vor zwei Jahren noch etwa 200 Lokführer bei BLS beschäftigt, so sind es zur Zeit rund 400, Tendenz steigend. Alle Lokführer fahren im Pool, das heißt im Personen- und Güterverkehr. Anteilmässig werden im BLS-Personenverkehr rund 240 Lokführer benötigt. Auch die knappen Traktionsmittel müssen mit zehn zusätzlichen Re485, deren Ablieferung durch Bombardier im vierten Quartal 2004 vorgesehen ist, aufgestockt werden.



Foto: Armin Schmutz

Ein wegen Gleisbauarbeiten für die „Bahn 2000" im Raum Murgenthal von Olten über die Jurasüdfußlinie via Biel nach Bern umgeleiteter BLS-Güterzug mit zwei BLS-Re4/4 und Hangartner-Wechselbehältern befindet sich am 3. April 2004 auf der Durchfahrt im Bahnhof Selzach.

Der Schwellenleger

Wes Brot ich ess´...

Endlich mal eine gute Nachricht: Im Jahr 2003 nutzten 10,139 Milliarden Fahrgäste in Deutschland öffentliche Verkehrsmittel. Damit, teilt das Statistische Bundesamt mit, wurde erstmals die Zehn-Milliarden-Marke übersprungen. Noch eine gute Nachricht: Ende März wurde die European Passengers Federation (EPF), der Bund der europäischen Fahrgäste, in Leipzig gegründet. Maßgeblicher Mitinitiator und Gastgeber war der deutsche Fahrgastverband Pro Bahn. Zwar nicht vergleichbar mit dem ADAC für die Autofahrer, hat sich Pro Bahn mit seinen 5000 Mitgliedern doch einen Namen gemacht. Der Fahrgast steht im Mittelpunkt – dieses Pro-Bahn-Satzungsziel sollte eigentlich auch das Handeln der DB AG bestimmen. Der 1981 gegründete Verband hat jahrelang das Gespräch mit der Bahn geführt, bis diese die Türen zuschlug und bis heute verschlossen hält. Eine Broschüre, die anlässlich der teilweisen Rücknahme des Ende 2002 eingeführten Preissystems herausgegeben wurde, beginnt DB-Chef Mehdorn mit „Liebe Kunden!"; nicht „Fahrgäste", schon gar nicht „sehr geehrte". Der Kunde, schreibt die Pro-Bahn-Zeitung „Der Fahrgast", soll seine Leistung bezahlen, sie nutzen und wieder verschwinden. Der Fahrgast hingegen ist gern gesehen und wird gern wieder erwartet; man tut alles, um bisherige Fahrgäste zu halten und neue zu gewinnen. Offenbar in der Erkenntnis, an den Fahrgästen/Kunden vorbei zu agieren, nahm die DB AG Mitte 2003 wieder Kontakte mit Umwelt- und Verkehrsverbänden auf – aber ohne Pro Bahn. Von Gesprächen oder gar Ergebnissen ist indes nichts zu hören. Nun will die DB einen eigenen Fahrgastbeirat einrichten. Dazu sollen 25 Personen per Losentscheid für zwei Jahre bestimmt werden. Es sollen alle Altersgruppen, Berufe und Familienstände vertreten sein. Die DB übernimmt Anfahrt und Logis für die Besprechungen. Erfahren konnte man das nur, wenn man die Aprilausgabe des Magazins „DB mobil" gelesen hat. Offensichtlich verlangt die Unlust der Konzernleitung, mit den bestehenden Fahrgastverbänden normale Gespräche in regelmäßigen Abständen und mit Ergebnisabrechnung zu führen, nach einem Ausweg. Durchgreifende Änderungen dürfen von diesem Gremium nicht erwartet werden, denn die DB hatte Gelegenheit, zu hören, was Fahrgäste wollen. Und wie heißt es schon bei Luther: „Wes Brot ich ess´, des Lied ich sing´." Kostenlose Fahrkarten und freie Unterkunft können Fahrgastverbände wie Pro Bahn nicht bieten – dafür aber Einsatz und Kompetenz.



Foto: Marquardt

***Die ehemalige 218 441** mutierte im AW Bremen wieder zur 215 022, wie sie auch schon vor ihrem Umbau hieß. Die verunglückte 215 022 wurde wieder aufgebaut und dabei grundlegend modernisiert. Ursprünglich sollte die Lok der Prototyp einer neuen Unterbaureihe 218⁵ sein, jedoch wurden keine weiteren 218 modernisiert und der Einzelgänger erhielt die unbesetzte Nummer 218 441. 215 022 steht am 7. April 2004 vor der Abnahmehalle des Aw Bremen.*



Foto: Gessner

***Arriva-Linte in Stendal:** Die dortige „Alstom Lokomotiven Service GmbH" übernimmt im Auftrag von Alstom LHB Salzgitter die Ausrüstung und die Inbetriebnahme dieser Fahrzeuge für den dänischen Bahnbetreiber Arriva. Die für das Nordharznetz bestimmten 19+3 Linte werden dagegen bei der Verkehrs-Industrie-Systeme-Halberstadt (Zeppenfeld-Gruppe) endmontiert und in Betrieb genommen.*

ÖSTERREICH

Zwei Blaue im Tandem

● Der Inlands-IC 556 Graz – Wien ist an Sonntagen planmäßig mit zwei Tauruslokomotiven bespannt. Am 21. März 2004 kam es zum einmaligen Aufeinandertreffen der beiden ÖBB-Werbeloks vor dem Zug. Als Vorspannlokomotive kam die hellblaue 1016.023, die für das Kyoto-Klima-Protokoll wirbt, und als Zuglokomotive die dunkelblaue 1116.100 („Licht ins Dunkel") zum Einsatz. Während die 1016.023 erst seit dem 1. März 2004 für die umweltfreundliche Bahn unterwegs ist, wird die 1116.100 demnächst wieder im bekannten ÖBB-Rot fahren.



Foto: Haslebner

Die beiden Blauen der ÖBB mit dem IC 556 bei Pernegg (nähe Bruck/Mur) auf dem Weg nach Wien.

BAHNWELT AKTUELL



***WLE auf Abwegen:** In den beiden Monaten März und April beförderte die Westfälische Landes-Eisenbahn 30000 Tonnen Zementklinker von Harburg zwischen Donauwörth und Nördlingen nach Erwitte. Mit wöchentlich zwei Ganzzügen wurde der Rohstoff zur Zementherstellung mit bis zu drei WLE-Dieselloks nach Westfalen gefahren.*

BAYERN

BEG zieht Ausschreibung zurück

● Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat die internationale Ausschreibung für die ehemalige IR-Linie 25 Hof – Oberstdorf zurückgezogen. Gemäß der Ausschreibung sollte auf der Verbindung im Zweistundentakt mit Neigetechnikzügen und bis zu 200 km/h ab Ende 2006 gefahren werden. Der Grund für den Rückzug sei der Mangel an geeigneten Angeboten gewesen. Das lag vor allem daran, dass es kein entsprechendes in Deutschland zugelassenes Fahrzeug gibt. Der einzige Hersteller, der eventuell ein passendes Fahrzeug hätte liefern könnne, wäre die spanische Talgo gewesen. Es wollte sich aber wohl kein beteiligtes EVU auf das Zulassungsverfahren einlassen.



***Die letzte IORE-Lok (118)** verließ am 29. März 2004 das Kasseler Bombardier-Werk, um ihre Reise zur Erzbahn Lulea – Narvik in Nordschweden/-norwegen anzutreten. Die mitgeführten Güterwagen transportierten weitere Ersatzteile und Komponenten für Lok 118 und die Schwestermaschinen.*

NAHVERKEHR

Neue Straßenbahnen

● Am 20. März 2004 wurden zwei neue deutsche Straßenbahnabschnitte dem Verkehr übergeben. In Chemnitz erfolgte der Lückenschluß zwischen Hutholz und Zentralhaltestelle (SL 4). In Freiburg konnte am selben Tag der letzte Bauabschnitt der Stadtbahnstrecke Haslach zwischen Pressehaus und Johanniskirche eröffnet werden. Wegen Problemen mit den Combinos kamen bei der Eröffnung nur ältere Fahrzeuge zum Einsatz.

TOP UND FLOP

TOP: Zum Ersten, ...

... zum Zweiten und zum Dritten. Den Hammerschlag muss man sich bei Internetauktionen natürlich denken, aber ansonsten ist es genauso wie bei gewöhnlichen Versteigerungen. Das Besondere der virtuellen Pendants sind die einfache Zugänglichkeit für jedermann und die häufig sehr kuriosen Auktionsgegenstände von der Bananenschale bis zu Michael Ballacks Audi. Häufig werden solche Auktionen auch für wohltätige Zwecke durchgeführt. Am 16. April begann wieder eine der besonderen Versteigerungen: Die DB AG versteigerte einen ICE 2! Nein, nicht das Eigentum, aber die Nutzungsrechte für einen Tag. Der Gewinner der Ebay-Versteigerung darf bestimmen, wohin die Fahrt geht, und obendrein 368 Freunde mitnehmen. Der Versteigerungserlös geht an die Off-Road-Kids, eine Stiftung zugunsten von Straßenkindern, deren Schirmherr Bahnchef Hartmut Mehdorn ist. Gut gemacht DB AG! Der Zuschlag erfolgte für 30 200 Euro.

FLOP: Börsenanbetung

Wir haben uns ja schon daran gewöhnt, dass Unternehmen in Krisen als erstes Arbeitsplätze abbauen. Seit einiger Zeit geschieht dies aber auch, wenn Firmen schwarze Zahlen schreiben. Jüngstes Beispiel: Vossloh Locomotives. Die Konzern-Zentrale in Werdohl erwägt trotz voller Auftragsbücher in Kiel, 200 Arbeitsplätze einzusparen und wie üblich Teile der Produktion hinter den ehemaligen Eisernen Vorhang zu verlagern. Die Begründung ist die hohe Kapitalrendite, die von der Vossloh AG auf dem Börsenparkett erwartet wird und die nur durch massive Kosteneinsparungen zu erzielen sei. An diese Rendite sind häufig auch die Managementbezüge gekoppelt, ein Schuft, wer Schlechtes dabei denkt. Es geht nicht darum, Vossloh an den Pranger zu stellen: Warum sollten sie sich anders verhalten als Siemens und all die anderen? So kann es aber auf Dauer nicht weiter gehen, denn was betriebswirtschaftlich momentan eventuell Sinn macht, wird über kurz oder lang als Bumerang zurückkehren. Spätestens dann, wenn sich hierzulande niemand mehr eine G 2000 für mehrere Millionen Euro leisten kann. Aber vielleicht gibt es dann gut situierte Kunden in Weißrussland oder der Ukraine und die Produktion kehrt wieder ins Billiglohnland Deutschland zurück.



Foto: Daase

***Ludmilla-Versammlung in Mukran:** Auf der Ostseeinsel Rügen befinden sich unzählige 232 im Wartestand. Nach Bedarf werden die Maschinen aufgearbeitet oder als Erstzteilspender genutzt. Grund für das Ludmilla-Treffen ist eine große ungenutzte Fläche, die der DB AG gehört und vom BGS bewacht wird.*

SCHWEIZ

Fahrleitungsmessfahrten

● Ein ungewöhnlicher Zug mit zwei Stadler-GTW 2/6 des Regionalverkehrs Mittelland (RM), vier GTW 2/6 der Thurbo AG sowie drei Gepäckwagen war am 3. April 2004 zwischen Grenchen-Süd und Solothurn für Fahrleitungsmessungen unterwegs. Dabei wurden mehrmals die automatische Messstation bei Selzach sowie eine mobile Messstation durchfahren, um zu prüfen, ob mit sechs gehobenen Pantografen störungsfrei mit Geschwindigkeiten von über 100 km/h gefahren werden kann. Dies geschah im Hinblick auf neu zu beschaffende Triebfahrzeuge: Um künftig auf Dachleitungen bei den Fahrzeugen verzichten zu können, müsste jeder Triebkopf mit gehobenem Stromabnehmer fahren, was bei Dreifachtraktion sechs Stromabnehmer am Fahrdraht bedeuten würde. Die Packwagen wurden eingeschoben, um Distanz zu simulieren.



Foto: Armin Schmutz

GTW-Schlange: RM-526264 + Gepäckwagen + Thurbo-526703 und 526705 + Gepäckwagen + Thurbo-526701 + -526706 + Gepäckwagen + RM-526265.

LUXEMBURG

Pulvermühlenviadukt renoviert

● Die Renovierung des Pulvermühlenviaduktes in Luxemburg wurde Anfang März 2004 im Bereich der Fahrstrecke bis auf kleinere Ausbesserungsarbeiten abgeschlossen. Das von 1858 bis 1863 erbaute große Viadukt ist 250 Meter lang und hat 13 Bögen mit einer Höhe von 32 Metern. Über die 1859 in Betrieb genommene Brücke führt eine Strecke Richtung Luxemburger Norden und Belgien. Direkt daneben verläuft die Strecke Trier – Luxemburg. Aufgrund des Alters des Viaduktes begann im Frühjahr 2003 eine aufwendige Renovierung. Neue Gleiskörper, neue elektrische Anlagen, Kontrolle der Bögen, Reparaturen am Baukörper waren unter anderem nötig. Die Kosten wurden zu Baubeginn auf etwa 13 Millionen Euro geschätzt. Die Arbeiten im Bereich der Gleise wurden zum großen Teil nachts und am Wochenende durchgeführt, um den Betrieb auf dem sehr stark befahrenen Viadukt möglichst wenig zu behindern. Die Arbeiten an den Pfeilern des Viaduktes hingegen fanden zu normalen Arbeitszeiten statt.



Foto: Witry

Während die Arbeiten im Fahrbahnbereich Ende Februar nahezu abgeschlossen waren, dauerten die Arbeiten am Mauerwerk der Pfeiler noch an. Sie blieben daher noch mit einem Gerüst verkleidet.



Foto: Luttenberger

***Wegen Bauarbeiten in** Wiener Neustadt und daraus resultierenden Umlaufänderungen war es im März und April nötig, zwei Regionalzugpaare nach Břeclav (Tschechien) mit Loks der Baureihe 1142 zu bespannen. Da diese nicht für das tschechische Stromsystem geeignet sind, musste für das letzte Teilstück eine Zweisystemmaschine vorgespannt werden. Dabei kam auch die Baureihe 1014 zum Einsatz. 1014.014 zieht vor der 1142.646 am 29. März 2004 den R 2317 aus Břeclav heraus.*

BAHNWELT AKTUELL

ZEITREISE

Auf und ab: Berlin-Halensee



Foto: Brüggemann

Coladosen nennen die Berliner wenig poetisch die Baureihe 485. Viele dieser Züge erhalten jetzt das rot-ockerne Farbkleid der S-Bahn.

Berlin-Halensee liegt an der südlichen Ringbahn, eine Station hinter dem Westkreuz. Als eine von ganz wenigen S-Bahn-Stationen in Westberlin erhielt der Bahnhof Halensee, der bereits 1877 als Bahnhof Grunewald errichtet wurde und seit 1884 Halensee heißt, im Jahr 1960 ein neues Empfangsgebäude. Zwei von insgesamt zehn S-Bahn-Linien berührten den Bahnhof von August 1961 bis September 1980. Durch den S-Bahn-Boykott der Westberliner Bevölkerung, der dem Mauerbau folgte, brachen die Fahrgastzahlen dort von über einer Million pro Tag auf wenige 10000 zusammen. Die Verkehrsprobleme der 2,5-Millionen-Einwohner-Stadt wollte der Senat mit U-Bahnen und Bussen lösen. Eine Zeit lang reagierte die DR, die seit Kriegsende für den Betrieb auch im Westen verantwortlich war, mit kürzeren Zügen. Aber die Verluste waren zu hoch und die DR wollte auf vielen Strecken den Betrieb einstellen. Ein darauf folgender Streik der Reichsbahner – Westberliner Bürger, aber Angestellte der DDR-Staatsbahn – rückte im August 1980 das lange vergessene Verkehrsmittel wieder in den Blick der Bewohner im Westteil. Dennoch fuhr ab dem 28. September 1980 auf dem Südring und damit in Halensee kein Zug mehr. Senat und DDR verhandelten, die Siegermächte gaben ihre Zustimmung, und am 9. Januar 1984 übernahm die BVG den S-Bahn-Verkehr in Westberlin. Nach der Wende wurde das S-Bahn-Netz wieder zusammengeknüpft. Als man den Südring modernisierte, wurde das Gebäude in Halensee abgerissen. Seit dem 17. Dezember 1993 ist Berlin-Halensee wieder in Betrieb.



Foto: FdE

1962

Ein Dreiviertelzug mit Stadtbahn-Wagen hält in Berlin-Halensee, Oktober 1962. Auf dem Bahnsteig sind nur wenige Fahrgäste zu sehen.

LUXEMBURG

TGV-Messzug in Luxemburg

● Am 25. März 2004 fand in Luxemburg erneut eine Messfahrt mit dem französischen Hochgeschwindigkeitszug TGV statt. Sie war Teil der Vorbereitungen für die kommende TGV-Verbindung von Frankreich nach Luxemburg-Stadt. Die Fahrten dienen dazu, Strommessungen und Tests der Signalanlagen zu absovieren. Der Bau der neuen TGV-Strecke in Frankreichs Nordosten ist vom Herzen Frankreichs aus mittlerweile bis nach Lothringen vorgestoßen. Der luxemburgische Großherzog besuchte Mitte März eine der Baustellen der TGV-Strecke nahe Jaulny. Dabei informierte er sich über diesen neuen Abschnitt vor allem im Zusammenhang mit der zukünftigen TGV-Verbindung von Paris nach Luxemburg. Ab Sommer 2007 sollen vier TGV-Züge pro Tag Luxemburg und Frankreichs Hauptstadt mit einer Fahrzeit von nur mehr zwei Stunden und 15 Minuten verbinden.



Foto: Witry

Noch sind TGV im Großherzogtum eine Ausnahmeerscheinung. Ab 2007 wird der wichtige Finanzplatz direkt mit Paris verbunden sein.



Foto: Volk

Normalerweise ist die Baureihe 213 *der „SüdOst-BayernBahn" vor Müllzügen unterwegs. Am 28. Februar 2004 durfte 213 333 mal wieder die Dampfheizung anwerfen, um eine Fotofahrt auf der ansonsten nur von den Müllzügen befahrenen Strecke von Neumarkt St. Veit nach Frontenhausen-Marklkofen zu bespannen.*

SACHSEN-ANHALT

Magdeburger Europaring

● Seit dem 29. März 2004 verkehren regelmäßig Magdeburger Straßenbahnen auf der gut einen Kilometer langen Neubaustrecke im Europaring, allerdings vorerst im Probebetrieb und als Einweisungsfahrten für das Personal. Die Abnahme der Strecke war am 26. März. Bereits seit dem 1. März sind die Arbeiten zur Komplettierung des Gleisvierecks an der Großen Diesdorfer Straße in vollem Gange. Deswegen musste der durchgehende Straßenbahnverkehr auf der Linie 1 für mehrere Wochen im Bereich Westring unterbrochen und die Linie zweigeteilt werden. Zwischen den Haltestellen Große Diesdorfer Straße/Westring und Westring/Spielhagenstraße muss ein Fußweg von 400 Metern zurückgelegt werden. In den nächsten Wochen sollen dann auch die eigentliche Kreuzung in der Mitte und zuletzt die Abzweige von der Großen Diesdorfer Straße (Ostseite) in den West- und Europaring eingebaut werden. Voraussichtlich ab 5. Juli, wenn das Viereck komplett ist, soll dann die Linie 5 ständig über den Europaring nach Olvenstedt rollen. Fahrgäste aus den teils neuen Siedlungen am Europaring bzw. aus Stadtfeld werden an den Haltestellen Harsdorfer Straße und Alexander-Puschkin-Straße zusteigen können.



Foto: Pauke

Abnahme der Neubaustrecke und Probefahrt am 26. März 2004, kurz hinter der Großen Diesdorfer Straße in Magdeburg.



Foto: IG NC

In der 14. Kalenderwoche *wurde die Strecke Holzkirchen – Miesbach saniert. Dabei kam auch eine V 200[1] der EfW (ex DB 221117), die vor knapp zwei Jahren aus Griechenland zurückkehrte, zum Einsatz.*

Dampflokabschied zwischen Alb und Schwarzwald

PREUSSEN sagen adé

Weit mehr als 50 Jahre schleppten preußische Loks ihre Züge auch entlang des Neckars und der Kinzig. Vor 30 Jahren ließ die DB dort die Karrieren der stets zuverlässigen P8 und T18 auslaufen. →



Am 4. August 1973 ist die Dampflokwelt in Freudenstadt noch in Ordnung. 038711 befährt die Drehscheibe. Heute wuchern im Schatten des Stellwerks wilde Sträucher.


Fw.
038 711-8

Frühling 1974, das Aus ist gekommen. Die letzten preußischen Dampflokomotiven scheiden im württembergischen Bw Rottweil aus dem Plandienst aus. Knapp 40 Kilometer von Burg Hohenzollern, Stammsitz der letzten preußischen Regenten, entfernt, danken die letzten preußischen Schienenköniginnen ab. Eine Handvoll Dampfloks der Baureihen 38^{10} und 78 hatte in diesem Revier dank besonderer Umstände etwas länger überleben dürfen. Der Mangel an Diesellokomotiven gepaart mit dem vehementen Engagement einer Vielzahl von Dampflokfreunden, führte in den Jahren 1973 und 74 zu einer Invasion der Eisenbahnfans im Ländle und zu einem lange zelebrierten Abschied von ganz besonderen Zugpferden.

In den 1960er-Jahren sorgte die Verdieselung bei der DB für den Dampflok-Rückzug auch auf Nebenstrecken. Bw um Bw wurde von Dampf auf Diesel umgestellt. Immer wieder wurden die letzten Dampfer umbeheimatet und an neuen Standorten zusammengezogen. In ihren Auslauf-Bw fuhren sie noch, bis die Fristen abliefen oder größere Reparaturen das Ende besiegelten.

Im Bw Rottweil waren Anfang 1974 noch vier preußische Lokomotiven im Planeinsatz. Es handelte sich um 038 382, 711



N 3977 mit 038 772 ist am 3. November 1973 in Schenkenzell auf dem Weg nach Hausach.



RB 18552 von Hausach nach Freudenstadt hält am 17. April 2004 in Schenkenzell. Der Güterschuppen wurde ein Flammenopfer.







Alltag an den Preußen-Strecken anno 1974: Die Fotografen Koser, Wollny, Semmelroch, Faust und Fader (v. li.) warten auf die P8.

078164 frischt im Jahr 1972 in Böblingen die Vorräte auf. Am südlichen Rand Stuttgarts lag damals das nördlichste Ziel der Preußen.

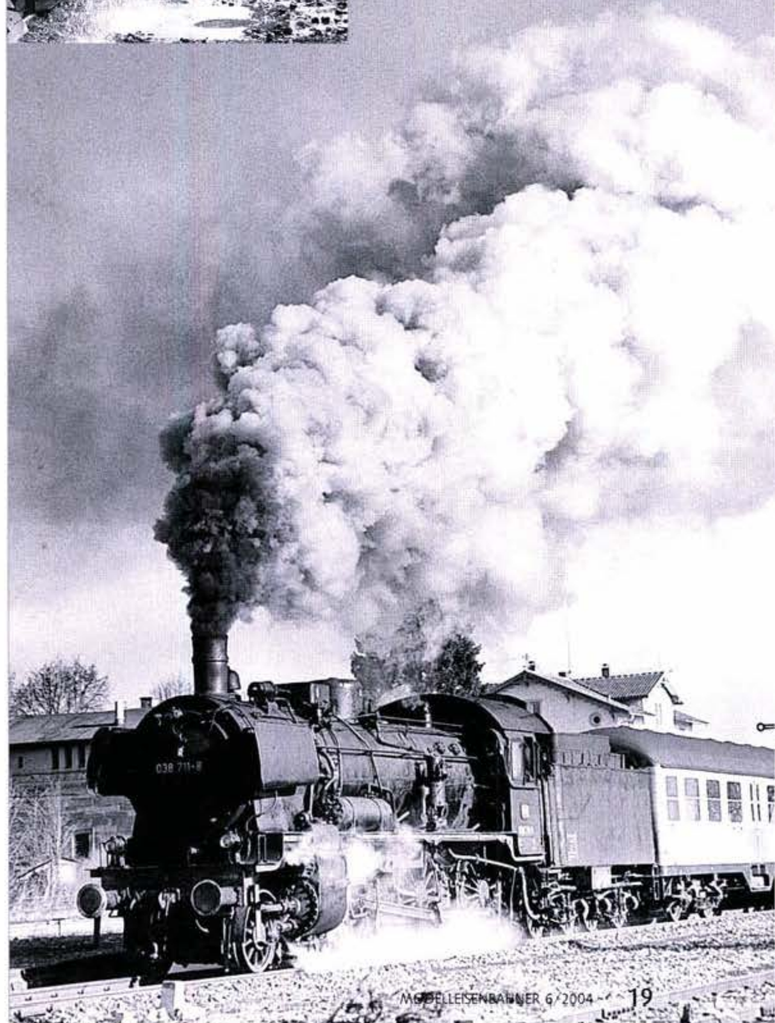


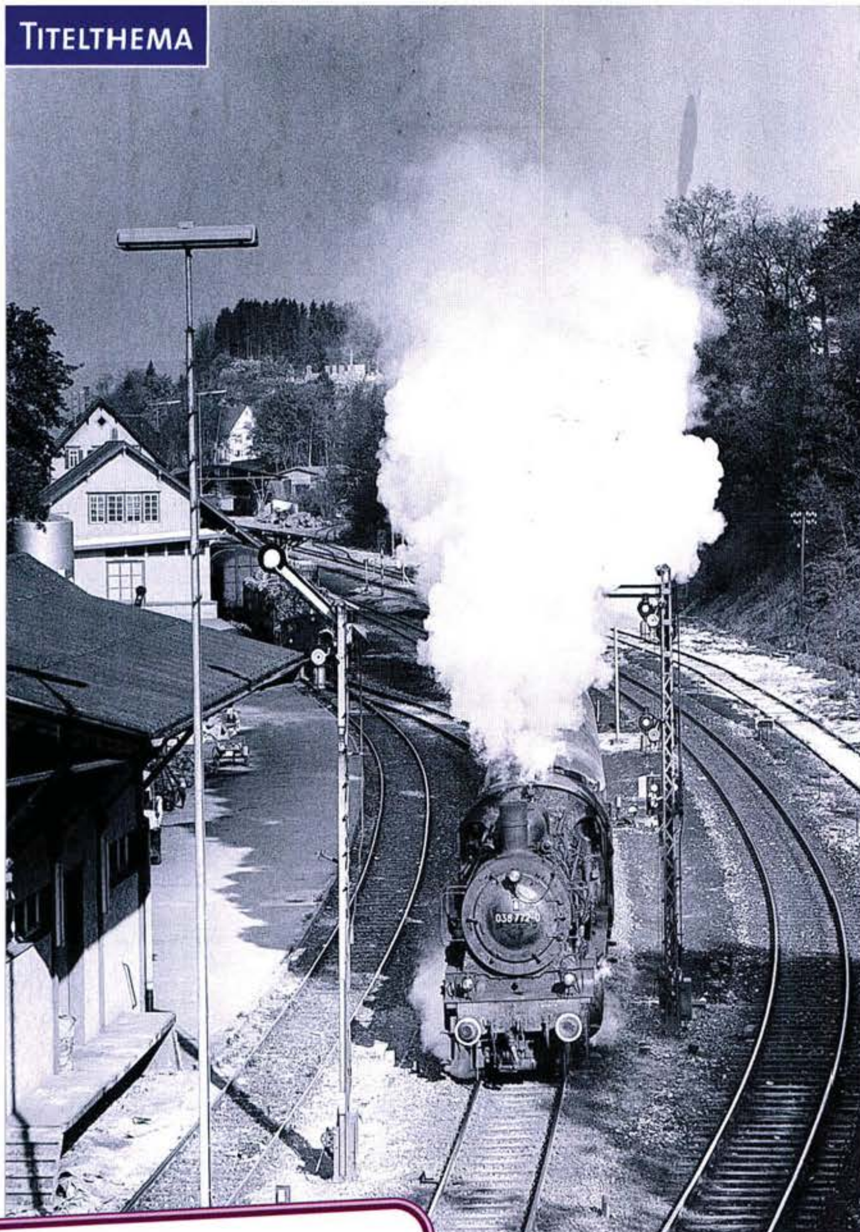
und 772, die 1973 von Tübingen nach Rottweil umzogen, sowie 078 246. Hinzu gesellte sich noch 064 491. „Die Maschinen hatten sich dort sehr bewährt und die kurzen Kastentender der P8 ermöglichten das Drehen auf den vorhandenen kurzen Drehscheiben", erinnert sich Jörg Schulze, damals Werkstattgruppenleiter in Tübingen.

Für die geforderten Planleistungen wurden drei Loks benötigt. Mit den betagten Preußen schloss man bei der BD Stuttgart eine Diesellokbestandslücke. „Dadurch haben sie drei V 100 als Reserve frei geschafft. Und in Rottweil und Freudenstadt waren ja noch zur Genüge Dampflokpersonale vorhanden", erzählt Klaus Bogenschütz, erster Vorsitzender des Vereins Eisenbahnfreunde Zollernbahn (EFZ). Dessen Gründung hing unmittelbar mit dem damaligen Preußen-Reservat zwischen Alb und Schwarzwald zusammen. „Wenn eine von den alten Lokomotiven ausfiel, kam eine 50 zum Einsatz, die waren ja noch reichlicher da."

So durften im Gebiet zwischen Offenburg im Westen, Villingen im Süden, Tübingen im Osten und Sindelfingen im Norden die beinahe schon historischen Maschinen noch ein paar Jahre länger fahren. Ein besonderer Höhepunkt waren die Züge im malerischen Kinzigtal von Hausach über Alpirsbach nach Freudenstadt und im Neckartal von Rottweil bis Tübingen. Typische Personenzüge bestanden aus zwei dreiachsigen Umbauwagenpärchen oder zwei bis drei Silberlingen. Aber auch die vierachsigen →

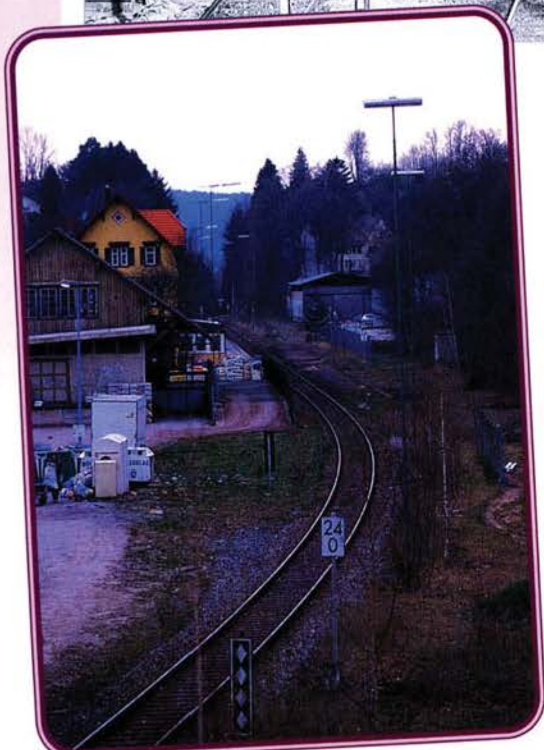
038711 verläßt am 2. Februar 1974 gut zwei Wochen vor ihrem Rahmenbruch Hochdorf in Richtung Freudenstadt.







038772 mit E 1946 verläßt am 20. Mai 1974 Dornstetten in Richtung Hochdorf. Eine Köf II rangiert noch am Güterschuppen.



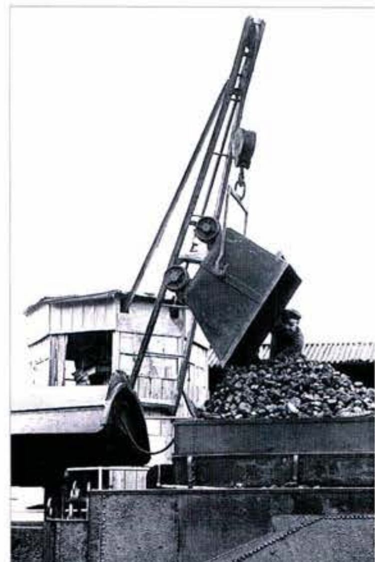
In Dornstetten kann der reduzierte Schienenverkehr des Jahres 2004 auf einem einzigen Gleis abgewickelt werden.

Umbauwagen oder die Mitteleinstiegswagen gehörten zum Repertoire der Rottweiler Eilzüge. Zudem gab es noch vereinzelte Güterzugleistungen.

Und wie meist, wenn Baureihen sich verabschieden, strömen die Eisenbahnfreunde und -fotografen in die Region. Manche, die noch Lücken in ihren Archiven auffüllen wollen, und andere, deren Hobby bei solchen Anlässen erst richtig beginnt. 1974 kamen Scharen von Eisenbahnfotografen, die nicht nur aus dem Umland stammten, sondern auch aus dem gesamten Bundesgebiet und sogar aus dem Ausland wie Großbritannien und sogar aus Amerika anreisten. „Die letzten Planeinsätze hatten bereits den Charakter heutiger Sonderfahrten. Zum Schluss und während der Ferien, wenn alle Schüler kamen, die sich auch dafür interessierten, war es wirklich massiv", schildert Bogenschütz die damaligen Zustände. In Zeiten ohne E-Mail, Handy und Internet sorgte die Fachpresse für die Verbreitung der Umlaufpläne. „Die Lokleitungen in Rottweil, Freudenstadt und Tübingen wurden tagtäglich von vielen Anrufern geplagt, die wissen wollten, wo sich gerade welche Lok befindet. Es hat teilweise überhand genommen", erzählt der EFZ-Vorsitzende mit einem Lachen. In den Lokleitungen sei man schließlich froh gewesen, als die Preußen weg waren, denn niemand habe sich dafür interessiert, wo die V 100 sowieso sei. Vor wenigen Jahren wurden dann genau diese V 100 von den Fotografen gejagt. Geschichte wiederholt sich eben doch. Auch Jörg Schulze denkt schmunzelnd an die Zeiten zurück: „Wir hatten immer regen

Fotosafari mit P8 und T18 zwischen Schwäbischer Alb und Schwarzwald

078 246 füllt am 15. April 1974 im Bw Rottweil die Wasservorräte auf. Lokschuppen und Drehscheibe sind 2004 längst eingeebnet.


Bekohlung in Freudenstadt 1973: Von den speziellen Einrichtungen für Dampflokomotiven fehlt dort längst jede Spur.

Besuch. Meistens machte ich es so: Wenn sie ankamen, habe ich die Besucher durch das Bw geführt, gleichzeitig einen Rundgang gemacht und dabei geguckt, was meine Leute so machten."

Während die Baureihe 38^{10} schon seit dem frühen 20. Jahrhundert in der Region heimisch war, kamen die T 18 erst später nach Rottweil. „Ursprünglich waren die 78 in Aalen stationiert", berichtet Bogenschütz, „aber die Aalener haben früher auf Dieselloks umgestellt und wegen der Münchner Olympiade 1972 wurde die Strecke von Stuttgart über Aalen und Nördlingen nach Donauwörth elektrifiziert und da fiel ihr Einsatzgebiet weg."

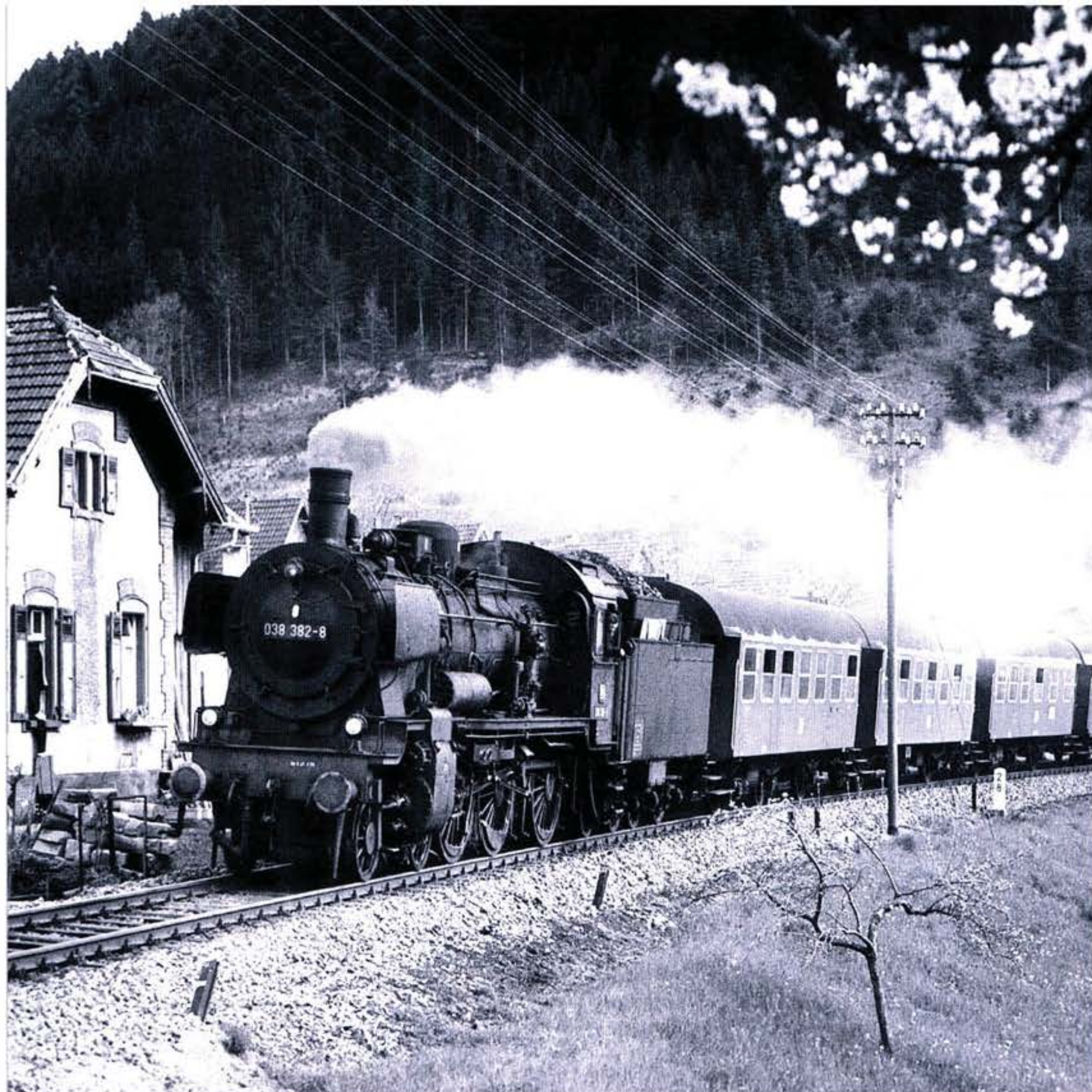
Ganz normal war der Einsatz von P8 und T 18 von Rottweil in den letzten Jahren nicht. Gute Geister sorgten für die Lebensverlängerung der betagten Dampfer Anfang der 1970er-Jahre. Dampflokenthusiasten gab es auch bei der DB. Jörg Schulze erklärt: „Man hat ein bißchen mehr getan als vorgesehen war. Wir waren damals schon eine verschworene Gemeinschaft und wohlwollend." Bogenschütz berichtet, dass es auch in der Direktion Stuttgart Ansprechpartner gegeben habe, die ein offenes Ohr hatten und Dinge ermöglichten. So äußerte man in Rottweil einmal den Wunsch, als eine 50 von Crailsheim nach Rottweil umstationiert werden musste, es möge die 053 097 sein, da diese einen Wannentender habe. Bogenschütz: „So kam die →



Ende Dezember 1974 in Sigmaringen: Die letzte Fahrt der 38 1772 (038 772) und 078 246 bewirkte eine Völkerwanderung der Dampflokfans.



Ob die Lokführer der T 18 im Jahr 1973 nach Dienstschluss noch Zum Preussischen bei Rottenburg gingen, ist nicht überliefert.



Frühling 1974 im Kinzigtal: 038 382, die im März 1919 die Henschel-Fabrikhallen verließ, hat 55 Dienstjahre auf dem Buckel.

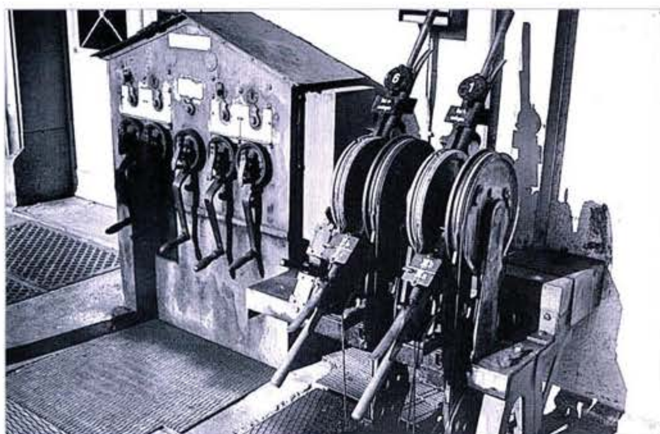
nach Rottweil. Solche Dinge waren möglich." Und es schadete auch niemandem.

Aber ab Anfang 1974 war das Ende unabwendbar. Als erste fiel 038 711 mit einem Rahmenbruch aus. Am 20. Februar 1974 wurde sie abgestellt. Am 18. April, erwischte es 038 382, die noch einen Tag zuvor im Personenzugdienst stand, mit Nietlochanbrüchen am Kessel. Und auch die letzte P8 hatte im Frühjahr 1974 großes Pech. Aber die Bemühungen der engagierten Eisenbahner in Rottweil und Umgebung konnten das Überleben verlängern. „Bei der 038 772 war es so: Sie hatte drei bis vier Wochen vor einer größeren geplanten Sonderfahrt einen Achslagerschaden. Da wurde der Radsatz in Rottweil noch ausgebaut, auf einen Waggon verladen und die nächste 50, die ins AW nach Braunschweig ging, hat den Radsatz mitgenommen. Der Radsatz wurde dort repariert, nach Rottweil zurückgebracht und wieder eingebaut. Das wurde zu der Zeit normalerweise nicht mehr gemacht und wäre eigentlich ein Grund gewesen, die Maschine sofort stillzulegen", so Bogenschütz: „Aber da die Sonderfahrt zugesagt war, wurde es eben doch noch gemacht." So war im Mai vor 30 Jahren 038 772 die letzte reguläre P8 bei der Bundesbahn. Bei ihrer letzten Fahrt fuhr 038 711 am 6. Mai 1974 mit 064 491 im Schlepptau nach Crailsheim, wo sie den Bubikopf ablieferte, bevor sie sich trotz beschädigtem Rahmen mit eigener Kraft auf den langen Weg nach Niedersachsen machte, um in Beerenbostel als Denkmallok dem Schneidbrenner zu entgehen.

In einem gemeinsamen zweitägigen 038/050-Umlaufplan fuhr 038 772 ab Mai nur noch selten im Plandienst. Dafür fanden immer mehr Sonderfahrten statt – bereits unter privater Regie. „Wir hatten damals die Idee und es hat gleich gefruchtet. Die Züge waren voll. Damit sind wir wohl in eine Marktlücke gestoßen", so Bogenschütz. Ab August fuhr die letzte Preußin nahezu ausschließlich vor Sonderzügen und stand im Plandienst nur noch als Reservelok zur Verfügung. Bis zum Jahresende durfte sie noch eingesetzt werden. Nach letzten Abschiedsfahrten zum Jahreswechsel wurde sie am 31. Dezember z-gestellt und am ersten Tag des Jahres 1975 ausgemustert.

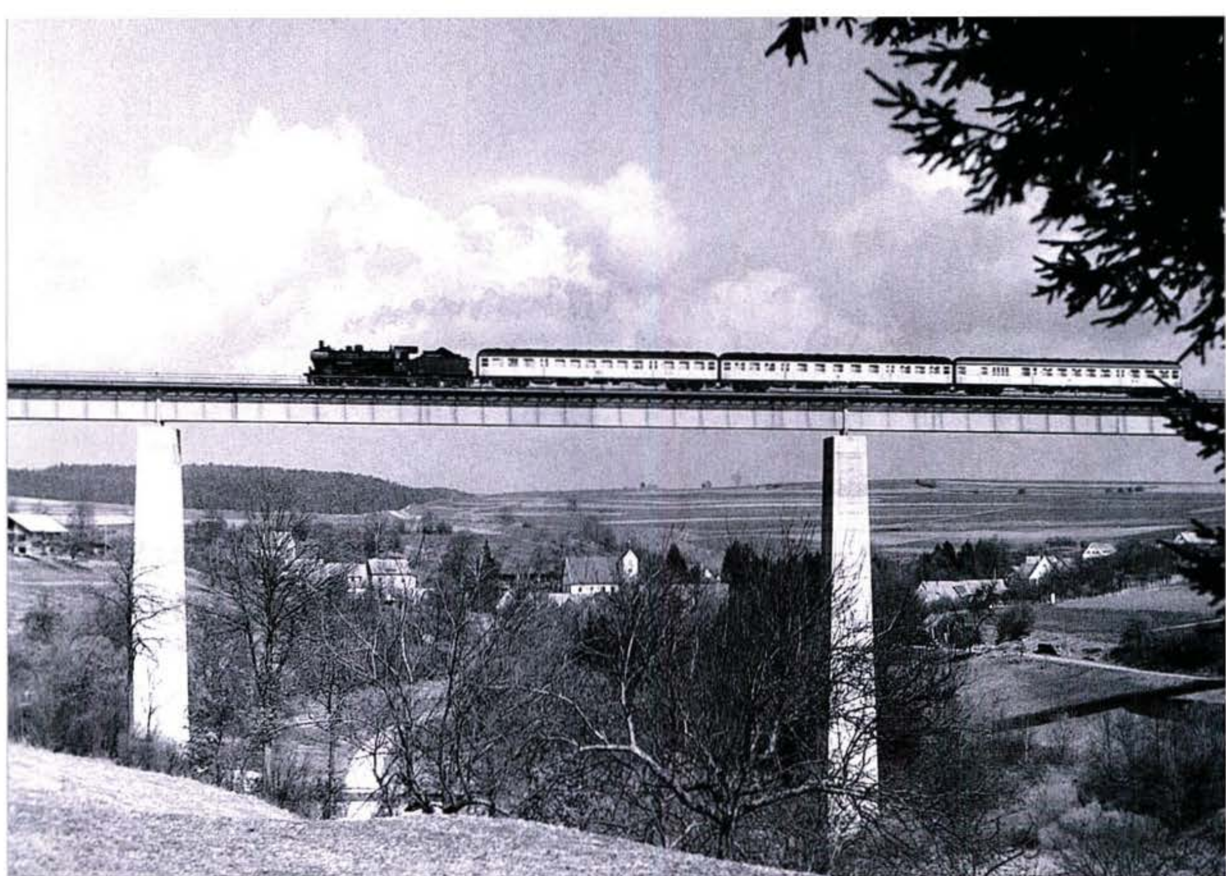
Eine der drei P8 konnten die EFZ nicht behalten. „Im Prinzip sind sie ja noch vorhanden. Die 038 772 war bis vor einiger Zeit noch betriebsfähig und die andere steht auf einem Denkmalsockel (038 711). Die könnte man auch wieder vom Sockel holen. 038 382 steht im DDM (Deutsches Dampflokomotiv-Museum) in Neuenmarkt."

30 Jahre später ist von den Dampfzeiten rund um Rottweil nicht mehr viel zu entdecken. Der alte Ringlokschuppen in Rottweil ist abgerissen, die Drehscheiben in Hausach oder Freudenstadt wichen längst planierten Flächen und die großen Birken, die sich das Terrain eroberten, zeugen davon, dass die Spurenbeseitigung nur kurz nach dem Dampfende 1974 begann. Jörg Schulze führt die Unterhaltskosten an, die den Erhalt der nicht mehr benötigten dampflokspezifischen Bahnanlagen nicht rechtfertigten. Eine Drehscheibe sei eben ein teures Instrument. Klaus Bogenschütz sieht den Grund aber auch in der regionalen Mentalität: „Das ist so eine Masche hier in der Gegend. Wenn man

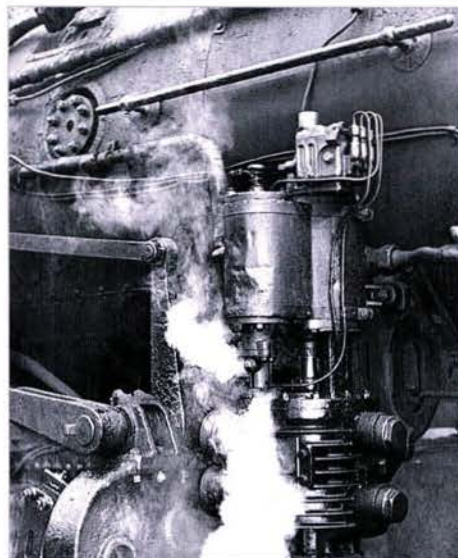


Das damals noch offene Stellwerk im Bahnhof von Altheim-Rexingen wäre heute aus Sicherheitsgründen nahezu unvorstellbar.





Die eindrucksvolle Brücke kurz vor Dornstetten quert am 24. März 1974 eine damals noch typische Drei-Wagen-Garnitur.



Die Luftpumpe einer T 18: Das Bw Rottweil erhielt seine Lokomotiven der Baureihe 78 erst Ende der 1960er-Jahre.

etwas nicht mehr benötigt, wird es sehr schnell entfernt. Das sind Schwaben, alles was nicht mehr gebraucht wird – sofort weg", bemerkt der Schwabe Bogenschütz. Und nicht umsonst sind die Schwaben auch für ihre einzigartigen Kehrwochen bekannt.

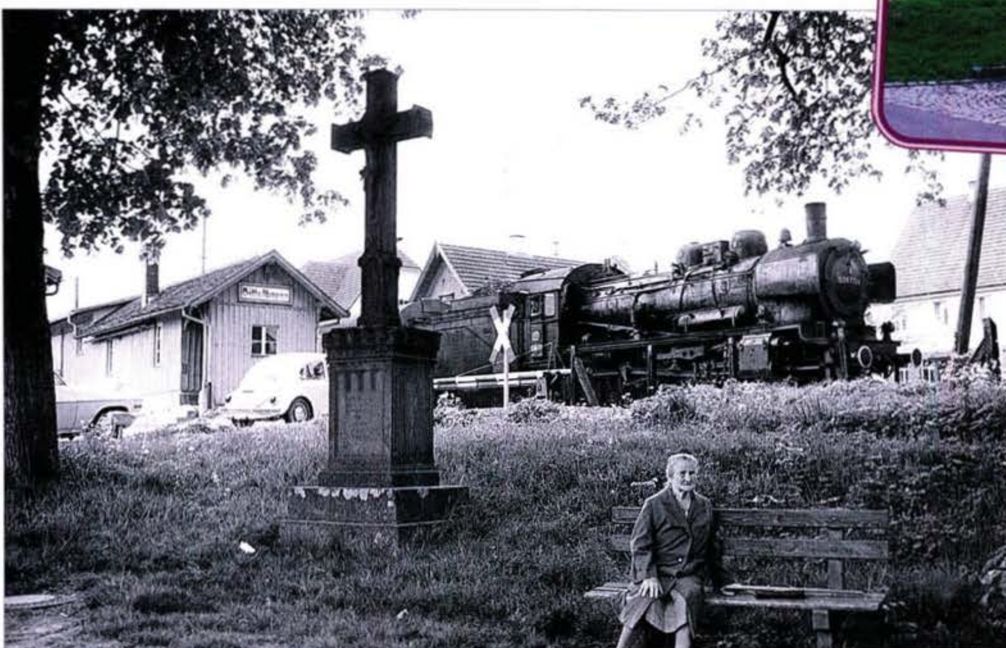
S. Alkofer/B. Wollny



Farbfotos (4): Alkofer

Bittelbronn nach einer großen Kehrwoche: Die alte Baracke musste einem Standardwartehäuschen weichen und die Bäume fielen der Axt zum Opfer.

Sw-Fotos (15): Wollny



Der N 4140 mit 038 772 von Freudenstadt nach Eutingen passiert am 19. Mai 1974 die kleine Gemeinde Bittelbronn.

Fit für Olympia?

Griechenlands Eisenbahn war bisher nicht das Synonym für Moderne. Seit ein paar Jahren gibt es jedoch einen Umschwung.

Athen hat ein Verkehrsproblem. Die Bevölkerungsdichte in Griechenlands Hauptstadt ist enorm, der Mobilitätsdrang ebenso. Der öffentliche Nahverkehr genoss bisher keinen allzu guten Ruf und der automobile Smog ist dort Alltag. Wenn vom 13. bis 29. August 2004 die Olympischen Spiele stattfinden und mit ihnen unzählige Gäste aus der ganzen Welt in die historische Metropole einfallen, droht der Verkehrsinfarkt.

Ähnlich wie in München 1972 half die weltgrößte Sportveranstaltung aber auch in Athen, den öffentlichen Nahverkehr zu verbessern. Zwei neue U-Bahn-Linien kamen zur bislang bestehenden einzigen Verbindung zwischen Athen und Piräus hinzu. Für die beiden Linien wurden vor kurzem die ersten von insgesamt 21 neuen Zügen geliefert. Gebaut wur-

Eine A-470 von Montreal Locomotives Work (MLW) passiert mit ihrem Güterzug am 24. August 2003 das Tempi-Tal.



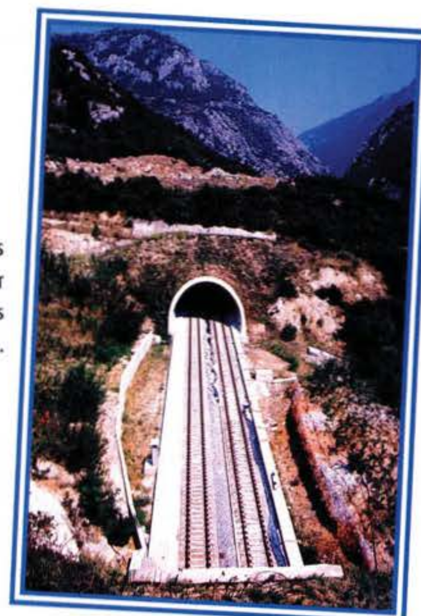
Foto: Nikos Klonos

A-504 (MLW) überquert mit ihrem Güterzug am 26. August 2003 die neue Axios-Brücke auf der Magistrale Athen – Thessaloniki.

den sie in Korea und sieben von ihnen sind Mehrsystemfahrzeuge. Für die Strecke zum ebenfalls neu gebauten Athener Flughafen „Eleftherios Venizelos", der seit 2001 in Betrieb ist, können diese Triebwagen sowohl unter Oberleitung mit 25000 Volt Wechselstrom fahren, als auch im 750-Volt-Gleichstromnetz mit seitlicher Stromschiene unter Athens Oberfläche.

Athen erhält neben den neuen U-Bahnzügen auch eine schicke neue Straßenbahn. Bis zur Olympiade sollen zwei Linien in Betrieb gehen. Der erste Triebzug traf bereits im November des vergangenen Jahres ein. Hersteller der „SIRIO"-Züge ist Ansaldo Breda aus Italien. Für das neue 26 Kilometer umfassende Athener Netz wurden insgesamt 35 Fahrzeuge bestellt, von denen inzwischen über 20 Stück in Griechenland eintrafen. Tatkräftig unterstützt wird die Einführung der neuen Straßenbahn von Experten der Berliner Verkehrsbetriebe BVG, die eine diesbezügliche internationale Ausschreibung gewannen und unter anderem auch die Ausbildung des Personals betreuen.

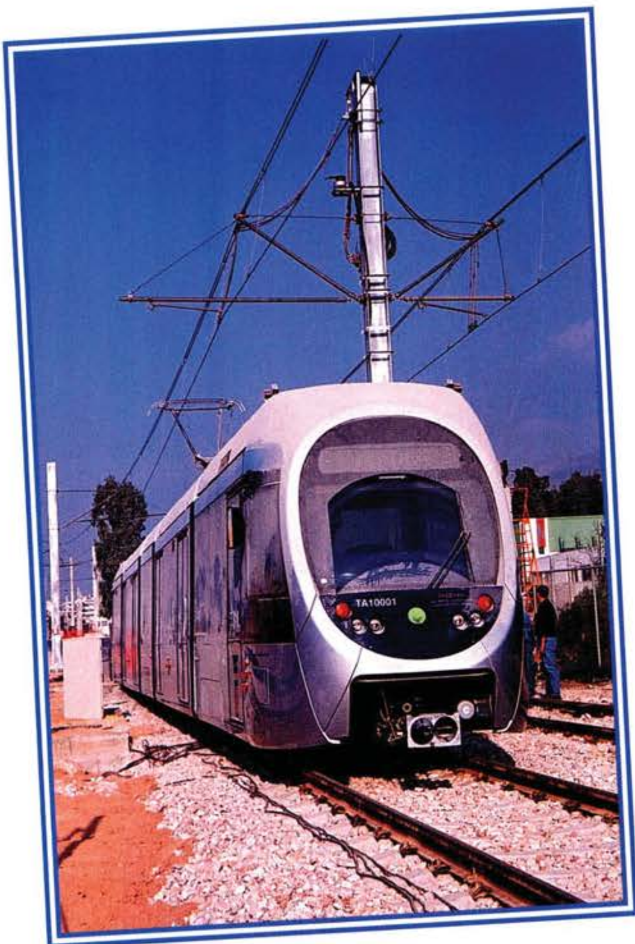
Im Fernverkehr hat die staatliche Bahngesellschaft OSE ihren Fuhrpark an modernen dieselelektrischen Lokomotiven →



Tunnelportal des neuen, 4034 Meter langen Haupttunnels der Tempi-Linie.

Athens neue U-Bahn-Tw erreichten das griechische Festland am 14. Dezember 2003. Gebaut wurden sie in Korea.





Lokomotiven aus Deutschland, U-Bahnen aus Korea und Trambahnen aus Italien. Griechenlands Schienenwelt ist kosmopolitisch.

Moderne Züge, zeitgemäße Strecken – Griechenlands Schienenwelt holt auf

von Bombardier um weitere zehn Stück aufgestockt. 26 Fahrzeuge hatten die Griechen (A 471 bis A 496) bereits im Bestand. Die jüngst ausgelieferten Loks erhielten nun die neue Baureihennummer 220.

Auch der Ausbau der wichtigsten griechischen Fernverbindung Athen – Thessaloniki geht weiter voran. Im August vergangenen Jahres konnte die neue, 659 Meter lange Axios-Brücke eingeweiht werden. Sie ist Teil eines neuen, sechs Kilometer langen Streckenabschnitts zwischen Adendro und Sindos, auf dem jetzt eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zulässig ist.

Und auch die Zugfahrt durch das Tempi-Tal, den wildromantischen Einschnitt an der Grenze zwischen Mazedonien und Thessalien, wo sich der Fluss Pineios zwischen dem Ossa- und Olympmassiv in die Felsen schnitt, gehört inzwischen der Vergangenheit an. In drei Bauabschnitten zwischen Evangelismos und Leptokaria wurde parallel zur alten Talstrecke eine moderne Hochgeschwindigkeitsstrecke zum Teil in den Fels gebohrt. Wichtigster Abschnitt ist der 12,5 Kilometer lange Bypass zwischen Evangelismos und Rapsani mit vier Tunneln und dem über vier Kilometer langen Tempi-Tunnel als zentralem Bauwerk. Die Bauweise mit fester Fahrbahn und Kurvenradien bis vier Kilometern macht den Streckenabschnitt tauglich für Geschwindigkeiten bis zu 250 km/h. Am 28. November 2003 ging die neue Tempi-Linie zunächst eingleisig in Betrieb und seit dem 28. Januar dieses Jahres sind beide Gleise freigegeben.

Im Rahmen des geplanten transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) wurden von der Europäischen Kommission auch neue hellenische Verbindungen in die Planungen aufgenommen. Profitieren wird vor allem Griechenlands Westen: Kozani – Igoumenitsa – Kalambaka als Verbindung zwischen ionischem und adriatischem Meer und Ioannina – Patra – Kalamata. Beide Verbindungen sollen mit Mitteln der Europäischen Union bis 2012 beziehungsweise 2014 fertiggestellt werden.

Ob alle Sportstätten rechtzeitig zum Beginn der Olympischen Spiele in Athen fertig sein werden, wird sich wohl erst bei der Eröffnungsfeier zeigen. Der Schienenverkehr in Griechenland scheint aber gerüstet für den Ansturm der Massen.

A. Klonos/S. Alkofer

Die Form verrät sie bereits als Bombardier-Produkte. Die Ähnlichkeit mit den Erfolgsmodellen 145/146/185 ist unverkennbar.



Fotos (5): Artemis Klonos

Modell Eisen Bahner

Neu UNSER HEFT 13!



Nr. 4

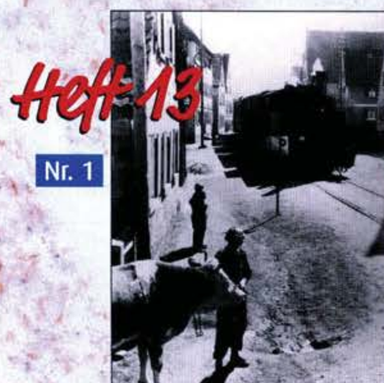
Kein Aufpreis für die Sauna, freies Logis im Tiefschnee: Mit den Tücken des Wetters hatte die Eisenbahn stets zu kämpfen. Während früher ein Heer hochmotivierter Personale gegen die Unbilden der Natur antrat, vertraut man heute fast blind moderner Technik. Die ist allerdings nicht selten völlig überfordert. Begleiten Sie uns auf der Zeitreise durch Wind und Wetter, Ausflüge zur Modellbahn inklusive!

Nr. 3



Nr. 2





Nr. 1

NEBENBAHNEN
Charme und Romantik unter Sachzwängen

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an:

MEB-Verlag GmbH
Bestell-Service
Lessingstr. 20
D-88427 Bad Schussenried

Bestellkarte für Heft 13

M06/04

Bitte liefern Sie mir das Heft 13 zum Einzelpreis von € 9,80 inklusive Porto und Verpackung.

- ☐ Heft 13 Nr. 1 ______ Anzahl
- ☐ Heft 13 Nr. 2 ______ Anzahl
- ☐ Heft 13 Nr. 3 ______ Anzahl
- ☐ Heft 13 Nr. 4 ______ Anzahl

Bei Bestellung von mehr als einem Heft bitte Anzahl angeben!

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten. Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der einmaligen Abbuchung.

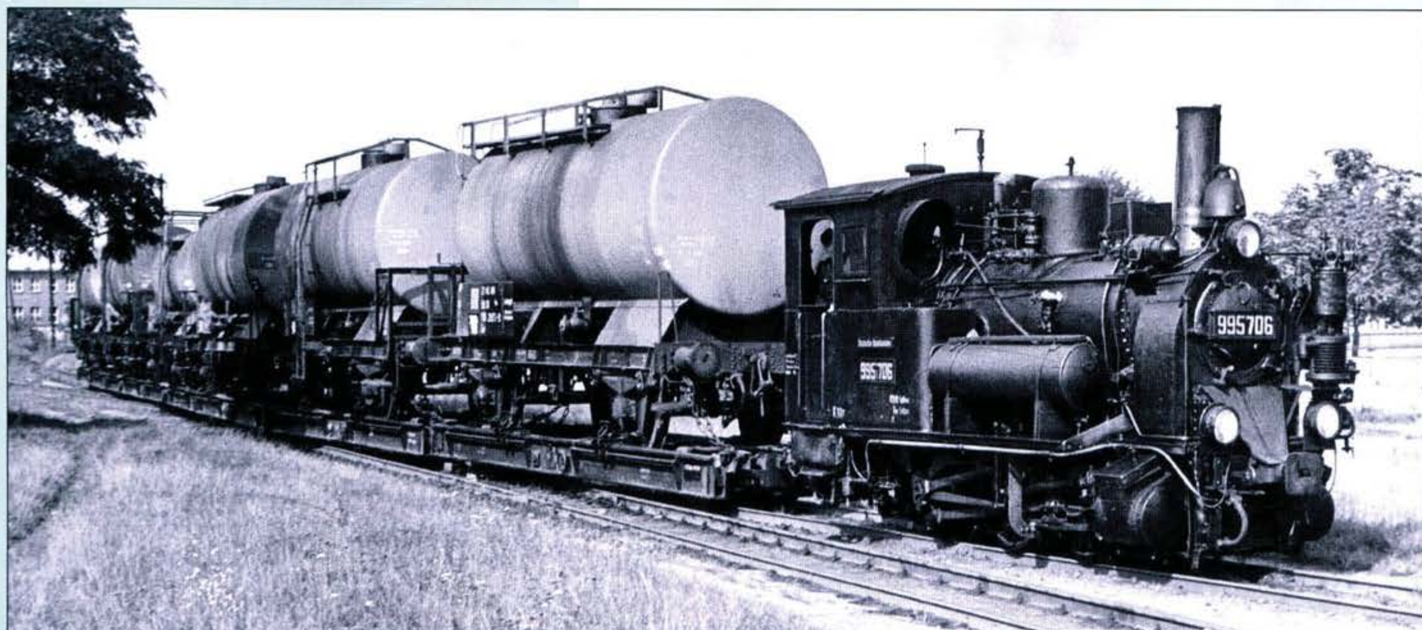
Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) Bankleitzahl

Bankinstitut:

☐ Bargeld liegt bei

☐ Scheck liegt bei

Datum Unterschrift (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)



Fotos (2): Rainer Heinrich

Dieses Foto hätte böse Folgen haben können, denn die Lok holte den Kesselwagenzug vom Militärflughafen.



Foto: Weigel

Auch zu DR-Zeiten behielten die Spreewaldloks ihre markanten eckigen Ziffern, Straupitz 1967.

Spreewald-Impressionen am Ende der 60er-Jahre: Mit etwas Glück konnte man einen Triebwagen aus Privatbahnzeiten für Schmalspur-Ausflüge erwischen.

Fliegend von Straupitz nach Goyatz



0,30
1–3
Lübben Hbf
Lübben Ost
Radensdorf
Altzauche-Burglehn
Wußwerk
Neuzauche
Goyatz
Siegadel
Waldow
Lassow
Straupitz
Byhlen
Byhleguhre
Schmogrow
Burg Jugendturm
Burg (Spreewald)
Werben (Spreewald)
Ruben-Gulbrow
Briesen (b Cottbus)
Sielow
Cottbus Flughafen
Cottbus
Der Fahrschein gilt auf der durch die Lochung bezeichneten Strecke. Nur gültig am Lösungstage. Keine Fahrtunterbrechung.
Kind.-Abschn.
Lübben Hbf od Goyatz–Cottbus
Personenzug 2. Kl
f 00389
Verr-Bf Straupitz

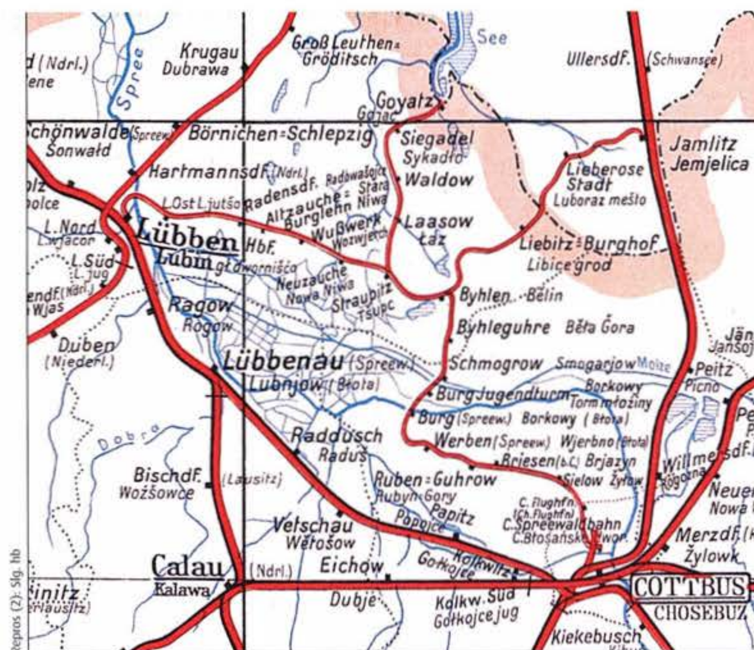
46 km	5,00 M
41 km	
34–35 km	3,60 M
32–33 km	3,20 M
29–30 km	3,00 M
27–28 km	2,80 M
25 km	2,60 M
23–24 km	2,40 M
21 km	2,00 M
18 km	1,80 M
16 km	1,60 M
15 km	1,50 M
14 km	1,40 M
13 km	1,30 M
12 km	1,10 M
10 km	0,70 M
6 km	

Lübben Hbf
Lübben Ost
Radensdorf
Altzauche-Burglehn
Wußwerk
Neuzauche
Straupitz
Goyatz
Byhlen
Byhleguhre
Burg (Spreewald)
Werben (Spreewald)
Briesen (b Cottbus)
Sielow
Cottbus
Der Fahrschein gilt auf der durch die Lochung bezeichneten Strecke zu einer Hin- und Rückfahrt. Keine Fahrtunterbrechung.
Kind.-Abschn.
Lübben Hbf od Goyatz–Cottbus
Sonntagsrückfahrkarte
Personenzug 2. Kl
b 05504
Verr-Bf Straupitz

„Verr-Bf Straupitz“: Zettelfahrscheine der Reise vom 14. September 1968.

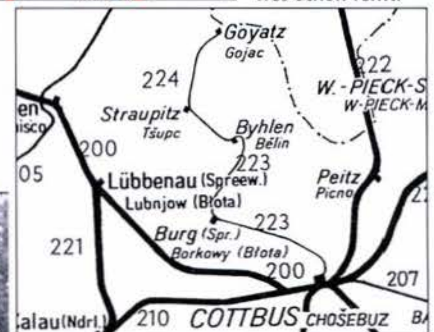
Ende der 60er-Jahre verfügten die meterspurigen Schmalspurbahnen, die bei der Deutschen Reichsbahn (DR) noch vorhanden waren, über Triebwagen aus der Privatbahnzeit. Aber nur im Netz der ehemaligen Franzburger Kreisbahn um Barth sowie im Spreewald fuhren sie im öffentlichen Reiseverkehr. Solche Triebwagen waren Einzelstücke und wurden oft nur mit großer Mühe für den Betrieb erhalten. Um so erfreulicher war es, wenn man sie zur damaligen Zeit im Einsatz erleben durfte.

Die Spreewaldbahn hatte einst ein 85 Kilometer umfassendes Streckennetz. Zwischen Mai 1898 und Dezember 1899 wurde es Stück für Stück in Betrieb genommen und gehörte den Lübben- →



Repros (2): Slg. hb

Die DR-Karte von 1960 (l.) zeigt noch das komplette Netz. Im Kursbuch Sommer 1968 (u.) sieht man, was schon fehlt.



Goyatz (sorbisch Gojac) am Großen Schwielochsee war ein beliebter Ausflugsort im Spreewald und Endpunkt der Strecke von Straupitz.



So sah eine typische Zuggarnitur der Spreewaldbahn aus, Juni 1968 in Burg, eineinhalb Jahre vor dem Ende.

Foto: Kieper

Cottbusser Kreisbahnen (LCKB). Anfang der 20er-Jahre, nach der Inflation und deren Folgen, wurden die Eigentumsverhältnisse neu geordnet und die Spreewaldbahn-AG gegründet. Im Zweiten Weltkrieg wurde auch die Spreewaldbahn nicht verschont, kam aber noch verhältnismäßig glimpflich davon und konnte, nachdem im April 1945 der Zugverkehr zum Erliegen gekommen war, bereits im Oktober desselben Jahres wieder unter Dampf gehen. Am 5. August 1946 wurde, wie viele andere ehemalige Privatbahnen, auch die Spreewaldbahn-AG enteignet, aber erst im April 1949 in den Bestand der Deutschen Reichsbahn übernommen.

Schon 1958 wurde der Betrieb auf einem ersten Teilstück eingestellt, von Lieberose Anschluss (Verbindung zur Regelspurbahn Cottbus – Peitz – Frankfurt/Oder) nach Lieberose Stadt. Im Oktober

Triebwagen-Unikat: „Fliegender Spreewälder“

1964 entfiel auch der Rest dieses Astes nach Byhlen. Im Mai 1967 wurde mit der Betriebseinstellung von Lübben Hauptbahnhof nach Lübben Ost die zweite Verbindung zu einer regelspurigen Hauptbahn (Cottbus – Berlin) gekappt, was folgerichtig dazu führte, dass nur vier Monate später der Reiseverkehr zwischen Lübben Ost und Straupitz entfiel.

Ausgangspunkt einer Reise zur Spreewaldbahn am 14. September 1968 war Dresden. Lange Gesichter gab es am Bahnsteig, als statt der erwarteten Dampflok eine B'B'-V180 den Eilzug nach Cottbus bespannte: Foto abgelehnt! In Cottbus konnte man bei einem Besuch im alten Raw etliche zur Verschrottung herangeschleppte Dampflokomotiven erblicken. Neben den Preußen-Baureihen 55, 57 und 94 waren dort auch die „Kreuzspinnen“ 98.0 der Windbergbahn abgestellt. Ehe es dann zum Spreewaldbahnhof weiterging, gab es auch Gelegenheit, einen Culemeyer-Transport auf den Cottbusser Straßen zu beobachten. Im Spreewaldbahnhof, 300 Meter vom



Zugkreuzung im Sommer 1966 bei Byhleguhre: Die verkrauteten Gleise lassen nichts Gutes ahnen.

Foto: Weigel

223 Cottbus – Burg (Spreewald) – Straupitz und zurück *(Schmalspurbahn)*
Chośebuz – Borkowy (Błota) – Tšupc a wróćo *(wuska zeleznica)*

Alle Züge 2. Klasse / wšě čahi 2. rjadownje

km	Rbd Cottbus			434		442		444		446		448		452	450		456	460	462	
			Zug Nr	Bus bG Ⓐ															Bus bG	
0,0	**Cottbus** Spreewaldbahn	**Chośebuz** Błoťanske	ab wot	...	...	6.10	...	7.55	...	11.37	...	14.47	...	◘ 16.35	■16.35	...	18.38	22.31	a23.40	...
1,9	Cottbus Flughafen (u)	Chośebuz lětanišćo		...	...	6.16	...	8.01	...	11.43	...	14.53	...	16.41	16.41	...	18.44	22.37	23.46	...
5,4	Sielow (u)	Žylow		...	...	6.30	...	8.08	...	11.49	...	15.00	...	16.49	16.49	...	18.51	22.45	23.53	...
9,4	Briesen (b Cottbus)	Brjazyn		...	...	6.38	...	8.16	...	11.57	...	15.08	...	16.57	16.57	...	19.00	22.53	0.01	...
11,0	Ruben-Guhrow (u)	Rubyn Gory		...	...	6.42	...	8.20	...	12.02	...	15.12	...	17.01	17.01	...	19.04	22.57	0.05	...
14,4	Werben (Spreewald)	Wjerbno (Błota)		...	...	6.50	...	8.27	...	12.10	...	15.20	...	17.10	17.10	...	19.13	23.06	0.13	...
17,9	**Burg** (Spreewald) ✕	**Borkowy** (Błota)	an pri	...	...	6.57	...	8.34	...	12.18	...	15.27	...	17.17	17.17	...	19.20	23.13	0.20	...
			ab wot	...	...	6.58	...	8.45	...	12.19	...	15.28	...	17.21	17.21	...	19.22	23.14	0.21	...
19,6	Burg Jugendturm (u)	Borkowy Torm młožiny		...	...	7.03	...	8.49	...	12.24	...	15.32	...	17.25	17.25	...	19.26	X23.18	X0.25	...
21,1	Schmogrow (u)	Smogorjow		②	...	7.07	...	8.53	...	12.28	...	15.36	...	17.30	17.30	...	19.30	X23.22	X0.28	...
23,7	Byhleguhre	Běła Gora		X5.42	...	7.13	...	8.59	...	12.34	...	15.42	...	17.36	17.36	...	19.37	23.28	0.33	...
27,0	Byhlen (u)	Bělin		5.49	...	7.21	...	9.06	...	12.42	...	15.49	...	17.44	17.44	...	19.45	23.36	0.40	...
31,4	**Straupitz** ✕	**Tšupc** 224	an pri	X5.57	...	7.29	...	①9.15	...	12.51	...	15.58	...	◘a17.55	■17.55	...	19.55	23.46	a 0.49	...

km	Rbd Cottbus			441	443	445		447	449	451	439			457	459	461	
			Zug Nr					①			Bus bG				①	Bus bG	
0,0	**Straupitz** ✕	**Tšupc** 224	ab wot	4.02	5.18	8.08	...	12.14	14.33	16.25	■17.00	...	...	■20.29	◘20.29	■22.05	...
4,4	Byhlen (u)	Bělin		4.11	5.28	8.17	...	12.23	14.42	16.34	17.09	...	...	20.38	20.38		...
7,7	Byhleguhre	Běła Gora		4.18	5.36	8.24	...	12.37	14.49	16.41	■17.16	...	...	20.46	20.46		...
10,3	Schmogrow (u)	Smogorjow		4.24	5.42	8.30	...	12.42	14.55	16.47	an	...	...	20.52	20.52		...
12,0	Burg Jugendturm (u)	Borkowy Torm młožiny		4.28	5.47	8.34	...	12.47	14.59	16.51	...	...	...	20.56	20.56		...
13,6	**Burg** (Spreewald) ✕	**Borkowy** (Błota)	an pri	4.32	5.51	8.38	...	12.51	15.03	16.55	...	...	...	21.00	21.00	22.29	...
			ab wot	4.34	5.56	8.42	...	12.52	15.08	16.57	...	...	...	21.01	21.01	22.30	...
17,1	Werben (Spreewald)	Wjerbno (Błota)		4.42	6.04	8.50	...	12.59	15.23	17.13	...	...	...	21.08	21.08		...
20,5	Ruben-Guhrow (u)	Rubyn Gory		4.49	6.13	8.57	...	13.07	15.30	17.20	...	...	...	21.16	21.16		...
22,1	Briesen (b Cottbus)	Brjazyn		4.53	6.18	9.01	...	13.11	15.34	17.25	...	...	...	21.20	21.20	22.57	...
26,0	Sielow (u)	Žylow		5.02	6.27	9.11	...	13.19	15.43	17.33	...	...	...	21.28	21.28		...
29,5	Cottbus Flughafen (u)	Chośebuz lětanišćo		5.09	6.35	9.18	...	13.26	15.50	17.40	...	...	...	21.35	21.35		...
31,4	**Cottbus** Spreewaldbahn	**Chośebuz** Błoťanske	an pri	5.15	6.42	9.24	...	13.32	15.56	17.47	...	...	...	■21.42	◘21.42	■23.15	...

Ⓐ Zug fällt während der Schulferien aus
① nach und von Goyatz
② nach Waldow
a verkehrt Mo/Di bis Fr/Sa

224 Straupitz – Goyatz *(Schmalspurbahn)*
Tšupc – Gojac *(wuska zeleznica)*

Alle Züge 2. Klasse / wšě čahi 2. rjadownje

	444	426	432	438	430	452	km		Rbd Cottbus			415	407	429	433	439	437	459
	①	Bus	Bus Ⓐ	Bus	Bus	①		Zug Nr			Zug Nr	Bus Ⓐ		Bus	Bus Ⓐ	Bus	Bus	①
...	9.30	13.00	X14.25	■16.10	■ 18.04	◘ 18.04	0,0	ab wot	**Straupitz** ✕	**Tšupc** 223	an pri	X7.35	12.00	14.20	X 16.05	■ 16.54	■ 20.19	◘ 20.19
...	9.38	13.07	14.32	16.17	18.11	18.11	3,3		Laasow (u)	Łaz		7.26	11.53	14.13	15.58	X16.47	20.12	20.12
...	9.45	13.15	14.40	■16.24	18.19	18.19	5,5		Waldow (u)	Wołdow		X7.17	11.46	14.06	15.51	■ 16.40	20.05	20.05
...	9.56	X13.25	14.50	an	X18.29	X18.29	9,9		Siegadel (u)	Sykadło		...	11.35	X13.55	X15.40	...	X19.54	X19.54
...	10.07	13.36	X15.01	...	■ 18.40	◘ 18.40	13,8	an pri	**Goyatz**	**Gojac**	ab wot	...	11.24	13.44	X 15.29	...	■ 19.43	◘ 19.43

Ⓐ Zug fällt während der Schulferien aus ① von und nach Cottbus Alle Bus bG

Repro: Slg. hb



Der VT 133 523 fuhr nicht nur zwischen Straupitz und Goyatz, sondern auch nach Cottbus. Im August 1967 erhält er Einfahrt nach Burg.

Cottbusser Hauptbahnhof entfernt, rangierte 99 5706 einen langen Kesselwagenzug vom Flughafen.

Im Sommerfahrplan 1968 wurden noch die Strecken Cottbus – Straupitz (31,4 Kilometer, 1968 neue Streckennummer 223) und Straupitz – Goyatz (13,8 Kilometer, Streckennummer 224) des Spreewaldbahn-Netzes betrieben. Man konnte sowohl mit dem Dampfzug als auch dem Triebwagen unterwegs sein. Allerdings waren erst 31 Kilometer mit dem Dampfzug von Cottbus bis Straupitz zurückzulegen. Dort, am einstigen Betriebsmittelpunkt, wartete der Triebwagen nach Goyatz.

Ein Blick in die Fahrplantabellen von 1968 verrät, dass der VT133 523 in den letzten Betriebsjahren vor allem im Schülerverkehr zwischen Straupitz und Goyatz sowie zwischen Straupitz und Byhleguhre verkehrte. Die Strecke von Straupitz nach Goyatz berührte die Dörfer Laasow (Kilometer 3,3), Waldow (Kilometer 5,6) und Siegnagel (Kilometer 9,9). Alle drei Stationen waren Haltestellen mit Überholgleis, aber ohne Bahnhofsgebäude. Goyatz als Endpunkt war Kopfbahnhof und hatte ein Umfahrgleis sowie zwei Ladegleise. Für eine Strecke benötigte der Triebwagen 35 Minuten. Nach einem längeren Aufenthalt fuhr er zurück nach Straupitz. Dreimal täglich bediente der Triebwagen die Strecke, bevor er jeden Abend in seinen Schuppen verschwand.



Fotos (2): Kieper

Im Mai 1968 wurde noch die Furnierfabrik in Neuzauche (Strecke Straupitz – Lübben) bedient. Der Reiseverkehr war schon beendet.

Eine weitere, im Fahrplan als Triebwagen ausgewiesene Verbindung um Mitternacht von Straupitz nach Cottbus und zurück wurde jedoch meist als Dampfzug gefahren. Sehr oft fuhren auch Dampfzüge als Ersatz für den Triebwagen nach Goyatz, wenn dieser wegen Reparatur ausfiel.

Der Triebwagen wurde 1934 bei der Firma Talbot in Aachen gebaut. Das anfangs mit der Aufschrift „Fliegender Spreewälder" versehene Fahrzeug bewährte sich in verkehrsschwachen Zeiten gut und trug wesentlich zur wirtschaftlichen Betriebsführung bei. Erst die DR ließ den Triebwagen im Raw Wittenberge beige und rot umlackieren.

Das Ende der Spreewaldbahn erlebte VT133 523 nicht mehr im betriebsfähigen Zustand: Er wurde im Mai 1969 wegen ausgefahrener Achsbuchsen und beschädigter Radreifen abgestellt. In gutem äußeren Zustand, fehlten 1969 Ersatzteile für die Reparatur. Der Triebwagen wurde am 2. August 1969 ausgemustert, stand aber noch lange und wurde erst 1974 verschrottet.

Noch ein knappes Jahr konnte sich der Reiseverkehr mit Dampfzügen auf der verbliebenen Reststrecke Cottbus – Straupitz – Goyatz halten. Am 3. Januar 1970 wurde auch hier der Betrieb eingestellt, womit ein weiteres Schmalspurbahn-Unikum von der DR-Karte verschwand. Als 1975 das Spreewaldmuseum in Lübbenau eingerichtet wurde, entschied man sich für den Erhalt eines Dampfzuges mit der Lok 99 5703. Schade, auch VT133 523 wäre ein gutes Exponat gewesen!

Rainer Heinrich/hb



Die nagelneue 230003 und 243211 ziehen am 5. März 1991 den D279 „Progreß" Rostock – Prag in den Dresdner Hauptbahnhof.



Face to face warten 230015 (links) und 230016 am 28. August 1991 im Grenzbahnhof Bad Schandau auf neue Zugleistungen.

Bewährt in vier Systemen

Geplant noch zu Zeiten des Sozialismus, die Serie erst in der Marktwirtschaft ausgeliefert: Die Zweisystem-E-Lok 180 verkehrt von Deutschland nach Tschechien und Polen.

Der Schienengüterverkehr innerhalb des seinerzeitigen Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) war enorm, so dass es ein wenig verwunderte, dass selbst auf der hoch belasteten Elbtalstrecke Dresden – Prag die Züge umgespannt werden mussten. Volle Gleise im Bahnhof Bad Schandau gehörten zum Alltag. Dabei war die Strecke schon 1976 bis Schöna elektrifiziert, von tschechischer Seite hing der Fahrdraht bis Děčín. Ende 1987 wurde auch die Fahrdrahtlücke von beiden Sei-

Das waren noch Zugläufe: Am 7. Juni 1991 bespannte 230008 den D322 „Neptun" Prag – Kopenhagen, hier auf der Elbebrücke in Dresden.



Fotos (3): Klaus Habermann



Foto: M. Altmann

Sechs von 15 ČD-Loks der 372 wurden für 160 km/h ertüchtigt und in 371 umgezeichnet, 371 002 im Februar 2004 in Praha-Holesovice.



Foto: Gerd Böhmer

Am 23. Januar 2002 durcheilt 180 009 mit EC 46 „Berlin-Warszawa-Express" nach Berlin Zoo den S-Bahn-Knoten Ostkreuz.

ten bis zur Staatsgrenze geschlossen.

Um den Durchgangsverkehr zu beschleunigen und die Streckenkapazität zu erhöhen, kamen die Tschechoslowakische Staatsbahn (CSD) und die Deutsche Reichsbahn (DR) überein, eine Zweisystemlokomotive zu entwickeln. Der Auftrag ging an die Skoda-Lokomotivwerke in Plzen (Pilsen), wo man schon Erfahrungen mit dem Bau von Mehrsystemloks hatte: In Tschechien gibt es bis heute zwei Netze mit 3000 Volt Gleichstrom im Norden und 25 Kilovolt, 50 Hertz Wechselstrom im Süden. In Anlehnung an die ES 499 entstanden zwei Prototypen. Die DDR lieferte die Bauteile für den $16^2/_3$-Hertz-Wechselstromteil. Im Februar 1988 kam eine der Baumusterloks als 230 001 zur DR, die andere übernahm die ČSD als 372 001.

Beide Vorserienloks wurden ausgiebig getestet, 230 001 wurde 1990 im Raw Dessau probezerlegt. Zwischen Februar und April 1991 lieferte Škoda Plzeň 19 Serienloks an die DR und 14 Maschinen an die ČSD. Die DR-Loks kamen zum Bw Dresden-Friedrichstadt, während die ČSD-Loks in Děčín und Ústí nad Labem beheimatet wurden.

Ursprünglich waren Langläufe von Berlin und Seddin sowie von Leipzig aus nach Prag (Praha) und bis zur inner-tschechischen Stromgrenze bei Kutná Horá vorgesehen. Am Systemübergang im Elbtal wird ein stromloser Abschnitt durchfahren, anschließend stellt der Hauptschalter automatisch auf das richtige Stromsystem um. Im Alltagsbetrieb zeigten sich Schwierigkeiten, die besonders den Wechselstromteil der Lokomotiven betrafen. Da die Störungsrate im Sommer 1991 vertretbare Ausmaße überstieg, bespannte man die internationalen Fernzüge zusätzlich mit einer $16^2/_3$-Hertz-Lok, meist mit einer 243.

Schon bald mussten die ab Januar 1992 als Baureihe 180 umgezeichneten Maschinen ihre Langlaufdienste im Reiseverkehr wieder abgeben: Ab dem Fahrplan 1992/93 war die Strecke Berlin – Dresden für 160 km/h befahrbar. Die Baureihen 180 und 372 bespannten die Reisezüge nunmehr zwischen Dresden und Prag; Güterzüge kamen aber noch bis Berlin und Seddin.

Dafür erhielt die BR 180 ebenfalls ab 1992 ein neues Einsatzfeld: Sie bespannte die Eurocitys Berlin – Warschau (Warszawa) bis ins polnische Rzepin (Reppen). Um für die Rennstrecke von Dresden nach Berlin gewappnet zu sein, ließ die DB AG im Jahre 1994 180 001 versuchsweise auf eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h umbauen. Obwohl die Versuche recht vielversprechend begannen, unterblieb ein Serienumbau. Die tschechische Staatsbahn CD hingegen rüstete sechs ihrer 372 für 160 km/h um, die nunmehr als Baureihe 371 unterwegs sind.

Noch haben die 180/372/371 ihr Futter. Die Rollende Landstraße (Rola) von Dresden nach Lovosice wird ausschließlich mit den Zweisystemloks gefahren. Bis auf 180 001, die im Oktober 2002 z-gestellt wurde und anschließend an die ČD ging, sind noch alle Lokomotiven in Betrieb. Die DB-180 gehören zum Bestand von DB Cargo. Man kann von einer Bewährung in vier Systemen sprechen: Beide Stromsysteme sowie Sozialismus und Marktwirtschaft. Wie lange sie das Rückgrat im Verkehr nach Tschechien und Polen bilden, wird wohl vom Erfolg der neuen Viersystemlok 189 und dem ČD-Pendolino abhängen: Seit Frühsommer 2003 befindet sich eine in Italien gebaute Einheit (ČD-Baureihe 680) im Probebetrieb. Der Dreisystemzug soll in sieben Exemplaren beschafft werden und den Hauptteil des Schnellverkehrs in Tschechien sowie nach Österreich und Deutschland übernehmen. *Henning Bösherz*

Am 20. Juni 2001 fahren 180 008 und 180 007 mit einem Rola-Zug durch den elbnahen Bahnhof Königstein.



Foto: Gerd Böhmer

Preisvorteil von 15%

UNSERE ABOS:

KLEINES Jahres-Abo:

12 Hefte + 1 Sonderheft

nur € 42,20

GROSSES Jahres-Abo:

12 Hefte + 3 Sonderhefte

nur € 57,20

Ihre Vorteile, wenn Sie den MODELLEISENBAHNER jetzt abonnieren:

- Der MODELLEISENBAHNER wird Ihnen jeden Monat druckfrisch per Post zugestellt.



- Sie bezahlen nur € 2,82 pro Heft (*Heft 13* € 7,48 statt € 9,80) im kleinen Abo gegenüber € 3,30 Einzelverkauf.

Heft 13 kommt immer mit der Januar-Ausgabe!

- Das Lexikon „Erfinder und Erfindungen" oder das Video/die DVD „Anlagen-Meisterwerke" erhalten Sie als Dankeschön.
- Sie bekommen zusätzlich jedes Jahr ein Spezial-Heft. Dieses erhalten Sie immer mit dem Januar-Heft.







- Zusätzlich zum kleinen Abo erhalten Sie zwei weitere Sonderhefte Modellbahn-**SCHULE** und sparen nochmals € 2,94.
- Die Sonderhefte bekommen Sie in umweltverträglicher Verpackung in Ihren Briefkasten.
- Auf Wunsch können Sie bei Bankabbuchung Ihr Abo in vierteljährlichen Raten in Höhe von nur € 14,30 bezahlen.

WÄHLEN SIE EIN ABO-GESCHENK!

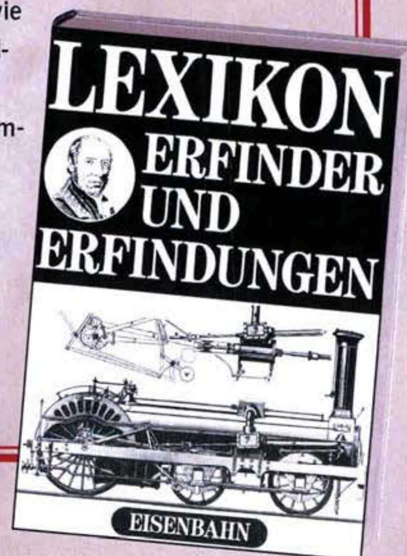
entweder...
VIDEO/DVD
„Anlagen-Meisterwerke"

Sie sind eine Augenweide für alle Altersklassen: Fein detaillierte Modellbahnanlagen, die mit realistischem Fahrbetrieb die große Eisenbahn in allen Epochen kunstvoll nachbilden. Das Video/die DVD entführt Sie in die heile Welt von 15 meisterhaft gestalteten Anlagen.



oder... **LEXIKON**
„Erfinder und Erfindungen"

Das berühmte Lexikon „Erfinder und Erfindungen" – ein 380 Seiten starker Nachdruck des längst vergriffenen Standardwerks. Von A wie „Abdampfstrahlpumpe" bis Z wie „Zweisystemlokomotive".



Widerrufsrecht: Sie können die Vereinbarung innerhalb einer Woche beim MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Die Frist endet 1 Woche nach Eingang dieser Karte. Das Begrüßungsgeschenk dürfen Sie in jedem Fall behalten.

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an: MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried

Unsere Abos

Kleines Jahres-Abo: 12 Hefte + 1 Sonderheft nur € 42,20
Großes Jahres-Abo: 12 Hefte + 3 Sonderhefte nur € 57,20

06/04

Ja, ich bestelle den MODELLEISENBAHNER ab der ☐ aktuellen Ausgabe ☐ ab Heft ..../2004 für zunächst ein Jahr zum Jahrespreis von z. Zt. € 42,20 bzw. € 57,20. Die Preise für Schweiz, EU und übriges Ausland stehen im Impressum des aktuellen Hefts. Alle Versandkosten übernimmt der Verlag.

Als Begrüßungsgeschenk schicken Sie mir bitte
☐ das Lexikon „Erfinder und Erfindungen"
☐ das Video „Anlagen-Meisterwerke"
☐ die DVD „Anlagen-Meisterwerke"
Ich erkläre, dass ich den MODELLEISENBAHNER im letzten halben Jahr nicht abonniert hatte.

Bitte liefern Sie mir ein
☐ Kleines Abo
☐ Großes Abo

☐ Das Abonnement ist zum Verschenken. Deshalb gebe ich meine und die Geschenkadresse an.
Geburtsdatum

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr. Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Ich verschenke ein MODELLEISENBAHNER-Abonnement an folgende Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ **Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten.** Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der Beendigung des Abonnements.
☐ **jährlich** ☐ **1/4-jährlich** (nur bei Abbuchung des Großen Abos)

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) **Bankleitzahl**

Bankinstitut

☐ **Durch Überweisung nach Erhalt der Jahresrechnung. Bitte keine Vorauszahlung! Unbedingt Rechnung abwarten!**

Abo-Nr. (Wird vom Verlag ausgefüllt):

Datum, 1. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Widerrufsrecht: Diesen Auftrag kann ich innerhalb 1 Woche nach Eingang dieser Karte beim MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Rechtzeitiges Absenden genügt. Ich bestätige dies mit meiner 2. Unterschrift. Das Abonnement verlängert sich nur dann um ein Jahr, wenn es nicht 6 Wochen vor Ablauf gekündigt wird.

Datum, 2. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Elektrotechnik für Einsteiger

Jürgen Köhler: Elektronik & Modellbahn 1. Grundlagen. Elektor-Verlag, Aachen 2002. ISBN 3-89576-120-6, 224 Seiten, 110 Zeichnungen/Sw-Abb.; Preis: 19,90 Euro.



■ Zugegeben, gewisse Grundkenntnisse und ein Mindestmaß an (elektro-)technischem Verständnis sollten Leser und Leserinnen schon mitbringen. Sonst dürfte es einigermaßen schwerfallen, den sachlich wie fachlich fundierten, mit etlichen Formeln und Diagrammen gespickten Ausführungen des Diplom-Ingenieurs zur Gänze zu folgen, vom Nachbau einer der anschaulich beschriebenen Schaltungen ganz zu schweigen. Aber auch diejenigen, die Ohmsches oder erstes und zweites kirchhoffsches Gesetz nicht verinnerlichen wollen, profitieren durchaus von Köhlers Grundlagenvermittlung. Erfahren sie doch eine ganze Menge über elektrische Ströme, Spannungen, Widerstände, passive und aktive Bauelemente, also über jene Dinge, mit denen Modellbahner, meist recht unbedarft, tagtäglich umgehen. Was diese schon immer wissen wollten, allerdings nie zu fragen wagten, um sich keine Blöße zu geben, erfahren sie in diesem ersten Band einer vierteiligen Buchreihe: Etwa, wozu die Kondensatoren gut sind, oder auch, wie Schutzgasrohrkontakte funktionieren. *hc*

● ***Fazit: Einstiegshilfe in ein wichtiges Modellbahnthema***

Diesel-Zoo

F. Glaubitz, M. Ulbricht: Deutsche Lokomotiven in Italien. Drehscheibe-Verlag, Köln 2003. ISBN 3-929082-23-3, 228 Seiten, über 100 Fotos teilw. in Farbe; Preis: 19,90 Euro.

■ Warum gerade Italien? Eine exakte Antwort können die beiden Autoren nicht liefern, aber eine Vielzahl von Gründen, warum über 1000 Dieselloks in den letzten Jahrzehnten den Weg über die Alpen nahmen, um sich dort den Gnadendiesel zu verdienen. Mit unglaublicher Akribie trugen Frank Glaubitz und Michael Ulbricht Fakten über die ausgewanderten Selbstzünder in ihrem Buch zusammen. Im sonnigen Süden kann man, vor allem mit Hilfe dieses Buches, noch auf V80, V200, MaK-Stangenloks und viele andere Typen in oftmals kuriosen Lackierungen treffen, die bei uns größtenteils vor Jahren schon von der Bildfläche verschwunden sind. Fahrzeugstatistiker werden an diesem Buch ihre Freude haben, auch wenn seit dem Erscheinen sich sicherlich schon wieder einige Veränderungen ergeben haben. Die Autoren animieren aber auch zu einer Fotosafari südlich des Alpenhauptkammes und geben dafür dankenswerterweise auch einige Tipps, wie man seine Ziele am besten mit der Bahn erreichen kann. *al*



● ***Fazit: Kann eine Italienreise aufpeppen!***



AUSSERDEM ERSCHIENEN

Hilfreicher Freizeitplaner

Kursbuch der deutschen Museumseisenbahnen 2004. Verlag Uhle & Kleimann, Lübbecke 2004. ISBN 3-928959-40-9, 154 Seiten. Preis: Euro 4,50.

Insgesamt 200 Fahrpläne und Informationen über Museumseisenbahnen und Eisenbahnmuseen machen auch die aktuelle Kursbuchausgabe wieder zu einem unentbehrlichen Begleiter für alle Eisenbahn-Fans bei der Planung ihrer Freizeitaktivitäten.

Regionale Lebensader

Klaus Scherff: Die Murgtalbahn: Von den Anfängen bis heute. Verlag Regionalkultur, Heidelberg/Ukstadt-Weiher/Basel 2003. ISBN 3-89735-231-1, 144 Seiten, 133 teils farbige Abb.; Preis: Euro 13,90.

Es dauerte eine Bauzeit von fast sechs Jahrzehnten, ehe die durchgehende Schienenverbindung zwischen Rastatt und Freudenstadt 1928 Realität war: Reich bebilderte Darstellung der wechselvollen Streckenhistorie.

Bahn-Bildgeschichte

Gerhard Bank: Staatsbahnen in Deutschland. DB, DR, DBAG von 1978 bis 1998. Kosmos-Verlag, Stuttgart 2004. ISBN 3-440-09833-8, 288 S., 294 Farbf., Preis: 24,90 Euro.

■ Aus zweien mach eins: Doppelbände erfreuen sich mittlerweile im Kosmos-Verlagsprogramm wachsender Beliebtheit. Was freilich seinerzeitige Käufer der ungleich teureren Einzelbücher nicht unbedingt begeistern dürfte, wohl aber jene, die vor allem den schnell vergriffenen Band „Deutschlands Nebenbahnen" nicht mehr bekommen konnten. Er erfährt nun, vereinigt mit Banks Titel „Deutschlands Hauptbahnen", eine unveränderte Wiederauflage. Der Doppel-Bildband glänzt durch durchweg schöne Farbaufnahmen, die einen durchaus überzeugenden Querschnitt durch zwei Jahrzehnte Staatsbahnengeschichte liefern. Freilich täuscht dies nicht darüber hinweg, dass meist Standardsituationen und -standpunkte die Bilder bestimmen. Auf der Suche nach dem Besonderen, nach ungewöhnlichen Einblicken wird man trotz der Fülle der beteiligten Fotografen nur selten fündig. *hc*



● ***Fazit: Schöner, aber nicht außergewöhnlicher Bildband***



An MEB-Verlag, „Leserbriefe"
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Farbenwechsel

Betrifft: Bahnwelt aktuell, Seite 7, Heft 4/2004

Im April-Heft ist ein Foto der 232100 im neuen Filmanstrich veröffentlicht. Ich hatte am 28. März 2004 das Glück, diese Lok auf dem Gelände des Bh Magdeburg-Rothensee fotografieren zu können. Die Lok stand hier abgestellt übers Wochenende. ***Klaus Henschel, 39130 Magdeburg***



Foto: K. Henschel

232 100-8 zeigt sich am 28. März 2004 im Magdeburger Betriebshof Rothensee nach dem Filmintermezzo frisch lackiert.

Motivation

Betrifft: „Authentic Austria", Heft 4/2004

Auf diesem Wege darf ich mich im Namen des Vorstands und aller Mitglieder des AMC für den hervorragenden Artikel über unsere N-Modulanlage bedanken. Ihr fachkundiges Lob ist für uns Anerkennung und Motivation zugleich.

Heinz Gmeiner, AMC Wien, E-Mail

Achselzucken

Betrifft: „Der lange Weg zur Börsenbahn", Heft 1/2004; Standpunkt „Im Vollrausch der Geschwindigkeit", Heft 3/2004

Zum Thema Verlässlichkeit und Kundenorientierung des ehemaligen Staatsbetriebes folgende Erfahrung der Tour Bielefeld – Hannover – München (Flughafen): Wir dürfen unsere Reise auf reservierten Plätzen in Bielefeld mit zirka 30-minütiger Verspätung Richtung Hannover antreten. Ob der damit verbundenen Konsequenzen, dass die weiteren Platzreservierungen zum mal wieder angehobenen Preis schon jetzt fürn A.... sind. Zugverspätung in Kassel-Wilhelmshöhe: Hier schon stellt sich die bange Frage nach der Erreichbarkeit des Fliegers in München. Über Ostern ist natürlich alles voll, so dass wir uns von Bahnhof zu Bahnhof und Sitzplatz zu Sitzplatz bittend durch die einzelnen Wagen durcharbeiten dürfen: Komfort pur! Wir können 20 Minuten vor Abflug einchecken. Wieder zuhause wollen wir uns dann doch die Kosten für die unsinnige Platzreservierung erstatten lassen. „Nö, is nich", sagt der DB-Schalterbeamte, weil die Bahn ja – gnädigerweise – die Reservierung Richtung Hannover sichergestellt hätte. Unser Einwand, das interessiere uns angesichts der doch deutlich längeren Fahrstrecke von Hannover nach München eher weniger, wird achselzuckend zur Kenntnis genommen.

Dr. med. vet. Carl Mensing, 33615 Bielefeld

Lollo-Erinnerung

Betrifft: „Feierabend", Heft 4/2004

Mit großer Freude habe ich den Bericht über die Baureihe 216 gelesen. An dieser Stelle möchte ich an „Lollo" V160003 erinnern. Diese Lok war sehr viele Jahre im Bahnbetriebswerk Gelsenkirchen-Bismarck stationiert. ***Rolf-Harald Schmidt, 1. Vorsitzender Historische Eisenbahn Gelsenkirchen 45968 Gladbeck***

Eispiraten-Zug

Betrifft: Bahnwelt aktuell „Sonderzug", Heft 5/2004

Auch die Fans des ETC Crimmitschau begaben sich in dieser Saison mit einem Sonderzug auf die Reise. Ziel war am 20. Februar 2004 Schwenningen, wo die „Eispiraten" auf die dortigen „Wild Wings" trafen. Der Zug wurde aus dem originalen „Lindenberg-Sonderzug nach Pankow" inklusive Lok sowie weiteren interessanten Waggons gebildet, unter anderen vom Zwickauer Traditionszug, zwei Partywagen und älteren DB-Wagen. Ab Nürnberg wurde die Lindenberg-218 von der E94 als Vorspannlok unterstützt. Neben einem Auswärtssieg und einer Partie mit den befreundeten Wild-Wings-Fans war diese Fahrt auch für Freunde der Eisenbahn ein Erlebnis, wofür den Organisatoren ein großes Lob gebührt. ***Thomas Rothe, E-Mail***



Foto: Sascha Keil

Gut gelaunt reisen die Fans der Crimmitschauer Eispiraten, deren Sonderzug am 20. Februar 2004 ab Nürnberg mit E94 als 218-Vorspann unterwegs ist.

Hinweise vermisst

Betrifft: Modellbahn aktuell, „1. Thüringer TT-Tage. Die Spur der Mitte", Heft 5/2004

Als ich erfuhr, dass ein solches Event in Meiningen starten sollte, beschloss ich, mit neun weiteren Freunden dorthin zu fahren. Wir alle sind begeisterte Eisenbahner und Modelleisenbahner. Nach einer zirka sechs Stunden langen Zugfahrt kamen wir endlich in Meiningen an. Dort gab es keinerlei Hinweise, wie man überhaupt zur Modellbahnausstellung gelangte. Also entschlossen wir uns, als erstes das Ausbesserungswerk zu besichtigen. Als wir endlich im Werk waren, stellte sich nur heraus, dass die fünf Euro Eintritt für eine Führung waren, die gerade zu Ende ging. Man sicherte uns allerdings zu, wir könnten uns noch weiter umsehen. Nachdem unsere Privattour beendet war, wollten wir das Werk verlassen und mussten feststellen, dass man uns tatsächlich eingeschlossen hatte. Wieder in Freiheit und zurück am Bahnhof hieß es, zur Ausstellung ginge es am schnellsten mit einem Taxi. Der Eintritt zur Modellbahnausstellung betrug dann nochmals vier Euro. Die Anlagen und auch das rollende Material waren ansonsten sehr interessant. Hätte der Arbeitskreis TT alles besser organisiert, wäre es eine gelungene Fahrt gewesen.

Ricardo Schaper, E-Mail

Damenbart?

Betrifft: „Niederländisch Vorpommern", Heft 3/2004

Da ist die Rede von einer „jungen Dame", die die Gleise überschreitet. Eine junge Dame mit Glatze und rotem Vollbart? Wenn peinlichst genau Loknummern angegeben werden, solltet ihr auch da etwas mehr aufs Detail schauen. Ansonsten finde ich, dass ihr eine gute Zeitschrift für einen fairen Preis abliefert. ***Thomas vom Hofe, E-Mail***



TIPPS UND ORIENTIERUNG IM ***WORLD WIDE WEB*** *– DAS INTERNET IM MODELLEISENBAHNER*

perso.club-internet.fr/katinou/indexd.htm

Nachbarschaftshilfe

Das Elsaß und Lothringen sind unsere unmittelbaren Nachbarn. Die dortige Eisenbahn kann man im Internet kennenlernen.

Die Geschichte Deutschlands und der beiden französischen Departements Elsaß und Lothringen standen nicht immer unter einem guten gemeinsamen Stern. Inzwischen sind unsere Nachbarn gute Freunde und man kann sich ohne schlechtes Gewissen auch trivialeren Aspekten der Geschichte wie der Eisenbahnhistorie widmen. Zu empfehlen ist Jean Buchmanns Internetauftritt. Große Teile seiner Homepage sind in Deutsch oder Englisch verfasst. Buchmann ist aber auch Modellbahner und seine Anlage „Ausflug nach Lutzelbourg" ist ein hochinteressantes Projekt, dem man eine etwas bessere Qualität der präsentierten Aufnahmen wünschen würde.

www.ahrtalbahn.de/

Schmuckkästchen

Die Ahrtalbahn profitiert eindeutig von der Landschaft. Zwischen steilen Weinbergen schlängelt sich die Schiene.

Wenig südlich von Köln und Bonn beginnt der Weinbau. Im Ahrtal wird überwiegend Rotwein angebaut und wer zu einer Verkostung fahren möchte, sollte sich nicht die Gelegenheit entgehen lassen, mit der Bahn in die Orte des oberen Ahrtals zu fahren. Wer Geschmack an der Kursbuchstrecke 477 fand, kann anschließend auf dieser Homepage viele historische und aktuelle Informationen über sie einholen.

www.blockstelle.de

Bilderbogen

Die Eisenbahnfotografie ist Jan-Geert Lukners Anliegen. Auf seiner Homepage findet man viele Überlegungen zum Thema.

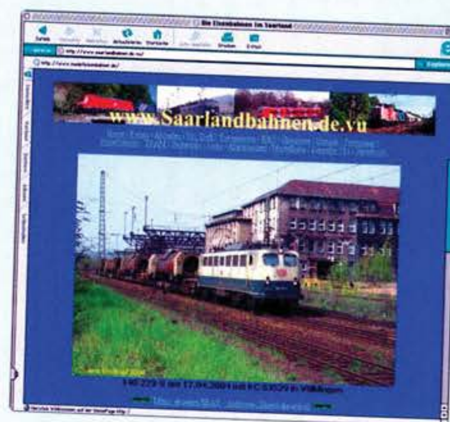
Lukner macht sich viele, nicht immer ganz ernst gemeinte Gedanken rund um die Fotografie von Zügen. Er stellt seinen Standpunkt dar und liefert eine Diskussionsgrundlage über Sinn und Zweck der Eisenbahnfotografie. Dem Laien, aber auch manchem Fotoverrückten seien des Autors Gedanken als Anregung empfohlen. Und Bilder gibt es natürlich auch reichlich zu sehen, besonders die Galerien sind sehr zu empfehlen.

www.saarlandbahnen.de.vu

Klein, aber fein

Das Saarland ist zwar das kleinste Flächenland der Bundesrepublik, aber dafür ein Eisenbahn-El-Dorado.

Im Westen Deutschlands befindet sich das kleine Saarland, das neben der Saarschleife, einer interessanten Küche und charismatischen Politikern auch Eisenbahnfreunden einiges zu bieten hat. Wer es genauer wissen will, sollte auf der Homepage von Jens Breitkopf vorbeischauen. Neben interessanten Beiträgen zum aktuellen Bahngeschehen rund um Saarbrücken findet man hier auch Informationen zu den Privatbahnen der Region und vor allen Dingen eine



umfangreiche Bildergalerie, die auch so manches Foto von französischen Lokomotiven bietet. Gerade die Nähe zum westlichen Nachbarn beinhaltet den großen Reiz für Eisenbahnfreunde. Und damit derjenige, der seine Fotosammlung um ein paar Lokomotiven zwischen Pfälzerwald und Saarufer bereichern will, auch nicht allzulange nach den geeigneten Standorten suchen muss, findet er hier Tipps, wo man für gute Bilder am besten auf die Pirsch geht.

Repro: Slg. Heinrich

3. TRADITIONS-Sonderfahrt







Aus Anlaß des 30. Jahrestages der Deutschen Demokratischen Republik und der 8. Betriebsfestspiele des RAW „Wilhelm Pieck" fahren wir den 3. Traditionssonderzug am Sonnabend, dem 22. September 1979.
Für diese Fahrt ist wieder Uniform erwünscht. Näheres nach Abschluß der organisatorischen Maßnahmen im Betriebsfunk und in der Betriebszeitung.

14

Zwischen

Auch die Raw-Zeitung berichtete über die Kulturfahrten.

Sonderfahrten und Abwicklung

Zum „Tag des Eisenbahners“ organisierte das Raw Karl-Marx-Stadt mehrere Sonderfahrten. Diesen Ehrentag gibt es nicht mehr, und auch das Bahnwerk Chemnitz musste schließen.

Jedes Jahr im Juni wurde bei der Deutschen Reichsbahn der „Tag des Eisenbahners“ begangen. Er wurden zum Anlass genommen, um gezeigtes Engagement oder lange Betriebszugehörigkeit mit der Verleihung von Titeln wie Aktivist, Sozialistische Brigade oder Verdienter Eisenbahner zu verbinden. Auch eine Erhöhung des Dienstranges wurde vorgenommen, und fast immer waren die Auszeichnungen mit Geldprämien verbunden. War die Kollektivprämie bei einem gemeinsamen Ausflug verbraucht, legte jeder etwas nach, ohne dass es immer der gleiche Pfennig-Betrag war. Es entwickelte sich ein Zusammenhalt, der im Turbo-Betrieb der heutigen Zeit keinen Platz mehr findet - oder nicht finden soll?

Als einziges Ausbesserungswerk der DR veranstaltete das Karl-Marx-Städter Raw von 1977 bis 1990 Sonderfahrten zum Tag des Eisenbahners. Diese Züge für die Beschäftigten nannte man Kultursonderzüge und schickte sie in Zielorte nach Sachsen und Thüringen. Anlass für die erste Fahrt war der Ablauf der Kesselfrist von →

Blick von der Burg Rochlitz, wo 38 205 mit ihrem Raw-Sonderzug nach Karl-Marx-Stadt die Zwickauer Mulde überquert.



Betrüblicher Anlass für die Premierefahrt: Im Oktober 1977 lief die Kesselfrist der Chemnitzer Tenderlok 75 515 ab.

Mehrere Male zog die „Alte Dame“ 38 205 die Kultursonderzüge. 1983 wartete sie im Bahnhof Rochlitz auf die Rückfahrt.



Fotos (3): R. Heinrich



Ein einziges Mal versagte die Zuglok. Ein beschädigtes Lager zwang 50 2407 am 5. Juni 1982 zur Aufgabe in Herlasgrün.

Foto: R. Heinrich



Foto: Günter Fritzsch

Gern trugen die Gäste historische Kleidung, wie 1981 in Altenburg (mit Organisator Christian Kunze, 2.v.r.).

75 515. Zu ihrer Abschiedsfahrt am 2. Oktober 1977 bespannte die damals 66 Jahre alte Dampflok einen aus sieben Bghw-Wagen bestehenden Sonderzug von Karl-Marx-Stadt nach Wolkenstein. Von dort ging es mit einem Schmalspursonderzug nach Jöhstadt.

Mit dem Erfolg dieser Premierefahrt war die Idee geboren, diese Kultursonderzüge alljährlich verkehren zu lassen. Die Sonderfahrten wurden von Christian Kunze, Abteilungsleiter für Kultur des Raw, organisiert. Erfahrene Eisenbahner wie Rolf Herschel, Hauptingenieur des Bahnbetriebswerkes (Bw) Karl-Marx-Stadt, und Heinrich Scheffler, Bereichsleiter für Triebfahrzeugunterhaltung im Betriebsteil Hilbersdorf, standen ihm stellvertretend für viele zur Seite. Die Dispatcherleitung des Reichsbahnamtes Karl-Marx-Stadt erstellte die Fahrpläne und überwachte die Pünktlichkeit der Sonderzüge am Fahrtag. Mitarbeiter der Raw-Betriebsküche sorgten für Imbiss und Getränke, die meist aus einem mitgeführten Packwagen ausgegeben wurden. Für die musikalische Umrahmung stand die werkseigene Musikkapelle zur Verfügung.

Angekommen an den Zielorten, folgte in Kulturhäusern ein anspruchsvolles und mehrstündiges Programm, das mit der Ehrung verdienter Eisenbahner des Raw Karl-Marx-Stadt verbunden war. Übervolle Züge mit bis zu 600 Teilnehmern sprachen für die außerordentliche Beliebtheit dieser Kultursonderfahrten. Auch erschienen im Lauf der Zeit immer mehr Fahrtteilnehmer in historischer Kleidung und gaben den Veranstaltungen einen volksfestähnlichen Charakter. Erwähnenswert ist außerdem, dass Zugführer Werner Hilscher alle 14 Kultursonderzüge begleitete.

Das besondere Interesse galt natürlich dem Lokeinsatz. Über die Jahre kam eine Vielzahl bekannter und bewährter Dampflokomotiven zum Einsatz, vorwiegend aus dem betriebsfähigen Park der DR und dem Verkehrsmuseum Dresden. Eine der interessantesten Bespannungen dürfte es am 8. Juni 1986 gegeben haben, als mit 01137 und 01531 zwei Schnellzugloks auf der Saalebahn mit 120 km/h unterwegs

Bahnwerk Chemnitz: Vermeidbarer Abstieg

Wenn in der drittgrößten Stadt Sachsens erst der Rangierbahnhof Hilbersdorf geschlossen wird - in der DDR einer der größten - und wenige Jahre darauf die Lokomotivinstandhaltung aufhört, müsste das bei allen Vorrang-für-die-Bahn- und Aufbau-Ost-Sonntagsrednern der Politik die Alarmglocken schellen lassen. Stattdessen nehmen die Stolpes, Schröders und Milbradts die Entscheidungen der DBAG-Führung tatenlos hin, und Chemnitz wird zur Bahn-Provinz. Es ist auch eine Folge nicht stattfindender Verkehrs- und Strukturpolitik, wenn dem System Bahn Transporte wegbrechen und folglich keine Lokomotiven mehr instandgehalten werden müssen.

In Chemnitz gehen so über 135 Jahre Erfahrung und mehrere hundert (einst 2500) Arbeitsplätze verloren. Im Jahre 1869 wurde die erste Werkstatt in Hilbersdorf errichtet, und ab 1873 konnten Dampflokomotiven, Personen- und Güterwagen repariert und sogar Weichen gebaut werden. Wesentliche Erweiterungen erfuhr das Werk 1922 (Kesselschmiede), 1924 (Lehrwerkstatt) und 1938 (Richthalle mit 18 Ständen). Im Zweiten Weltkrieg wurde das RAW zu 75 Prozent zerstört. Waren es vor allem Lokomotiven der sächsischen Länderbauart, so kamen ab 1957 Einheitsloks der BR 41 im Rahmen des DR-Rekoprogramms in das nunmehrige Raw Karl-Marx-Stadt. Ab 1959 begann die Umrüstung des Werkes für die Instandhaltung von Dieselloks. Übrigens waren die Maße der Richthallenstände ausschlaggebend für die Konstruktionslänge der V180 und später der 119. Im Jahre 1968 erhielt das Raw das damals modernste Motoren- und Getriebeprüffeld Europas.

Nach der Wende verringerte sich die Zahl der Beschäftigten, lag aber im Jahre 2000 noch bei 1000. 1992 wurde die 10 000. generalreparierte Diesellok an die DR übergeben. Mit der Gründung der DB AG blieben in Chemnitz zunächst genug Aufgaben. Ab dem Jahr 2000 aber wurden Pläne der DB konkreter, die schwere Instandhaltung von Dieselloks im Bahnwerk Cottbus zu konzentrieren. Erst Ende 2003 wurde ein Kompromiss gefunden: Das Werk Chemnitz soll künftig als „Kompetenzzentrum" Getriebe, Kupplungen und Kühler aufarbeiten. Das sichert noch 183 Arbeitsplätze. ***hb***

Die letzte Probefahrt: 362 568 am 4. Februar 2004 im Ex-Raw.



Foto: Udo Kriebetschek

waren. Ansonsten griff man gern auf Dampflokomotiven des Bw Karl-Marx-Stadt zurück. So kam zwischen 1979 und 1989 die alte Chemnitzer Hofdame 38 205 an sechs Fahrtagen zum Einsatz. Für Sonderzugfahrten auf sächsischen Nebenbahnen holte man 86 049 der Einsatzstelle Pockau-Lengefeld und 86 001 aus Aue nach Karl-Marx-Stadt.

In den 14 Jahren kam es nur einmal zum Ausfall einer Dampflok: Während der Vogtlandrundfahrt im Jahre 1982 nahm das rechte Treibstangenlager der 50 2407 Schaden, die Lok blieb im Bahnhof Herlasgrün. Auf der Rückfahrt bespannten die Glauchauer 58 3047 und eine 132 den Zug. Hin und wieder kamen historische E-Loks zum Einsatz, vor allem zu fernen Zielen, zum Beispiel E 18 31 1987 nach Berlin.

Am 30. Juni 1990, einen Tag vor der Währungsunion, fuhr der letzte Kultursonderzug von Chemnitz nach Olbernhau. Es zeichnete sich ab, dass mit der Einführung der D-Mark diese Fahrten nicht mehr möglich sein würden. Den Kulturfonds für die Sonderfahrten gab es nicht mehr. Das Interesse galt Reisen in Richtung Westen und nicht mehr sozialistischen Großveranstaltungen.

Heute, fast 15 Jahre danach, bleiben Erinnerungen an eine Vielzahl schöner Sonderfahrten und erlebnisreiche Tage. Sie waren nur möglich, weil zahlreiche Dienststellen der verschiedensten Verwaltungsbereiche am Dienstort Karl-Marx-Stadt unkompliziert zusammenwirkten und sich eine Anzahl Eisenbahner eigens dafür engagierte. Bei der DB AG gibt es den Tag des Lokführers. Dieser fallweise begangene Tag führt Lokführer aus dem Bundesgebiet zu Veranstaltungen und manchmal auch Sonderfahrten zusammen, doch hat er nicht den Stellenwert wie der frühere Tag des Eisenbahners bei der DR.

Rainer Heinrich/hb

Historische Traditionsfahrten des Raw Karl-Marx-Stadt

Datum	Fahrtziel	über	Triebfahrzeug	Teilnehmer
02.10.1977	Wolkenstein, Jöhstadt	Zschopau	75 515 (letzte Fahrt); 2 x IVK	300
11.06.1978	Penig	Waldheim – Rochlitz	86 049	250
22.09.1979	Annaberg-Buchholz	Zwönitz – Aue – Zschopau	38 205	300
01.06.1980	Meißen	Hainichen – Roßwein	38 205	400
21.06.1981	Altenburg	Glauchau – Gera – Zeitz	03 001	450
05.06.1982	Jocketa	Zwickau – Adorf	50 2407 Hinfahrt, 58 3047/BR 132 Rückfahrt	320
19.06.1983	Rochlitz	Hainichen – Roßwein – Waldheim – Wechselburg	38 205	250
17.06.1984	Lichtenstein/Sa.	Aue – Zwickau – Glauchau – St. Egidien	38 205	380
02.06.1985	Oberwiesenthal	Aue – Annaberg-Buchholz – Cranzahl	38 205; 3 x 99.77-79	450
08.06.1986	Jena, Göschwitz	Werdau – Gera – Saalfeld	E 94 056, 01 137 und 01 531	450
13.06.1987	Berlin, Wildau	Dresden-Neustadt – Elsterwerda	E 18 31, 03 1010, 62 015, BR 132	600
11.06.1988	Neugersdorf	Hainichen – Nossen – Freiberg	50 3616, 03 1010	600
24.06.1989	Königstein	Hainichen – Nossen – Riesa Riesa – Dresden – Königstein Dresden – Freiberg	38 205, 50 3616 18 201, 244 044 2 x 244	650
30.06.1990	Olbernhau	Flöha – Pockau-Lengefeld	86 001, 86 049	400

Im Jahre 1986 brachten 01 137 und 01 531 den Kultursonderzug nach Göschwitz, wo die Loks mit 41 1225 warteten.

Foto: R. Heinrich



TERMINE + TREFFPUNKTE

VORBILD

Dauerfahrbetrieb

Vulkanexpress Brohl – Oberzissen – Engeln, jew. Di, Do, Sa/So, auch Mo 31.05., Kapellenstr. 12, 56651 Niederzissen, Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.

Preßnitztalbahn Jöhstadt – Steinbach, jew. Sa/So, auch Do 20., Fr 21., Mo 31.05.; Di 01.06. Seniorentag. IG Preßnitztalbahn, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, www.pressnitztalbahn.de, (037343) 80800.

Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, jew. Sa/So, auch Do 20. und Mo 31.05., Deutscher Eisenbahn-Verein, PF 1106, 27300 Bruchhausen-Vilsen, Tel. (04252) 93000, www.museumseisenbahn.de.

Kohlebahn Meuselwitz – Regis-Breitingen, jeden So, auch Do 20., Mo 31.05.; So 06.06. Kindertag. Verein Kohlebahnen e.V., c/o Fa. Dr. Waldenburger, 04617 Haselbach, Gewerbegebiet, (034343) 70740.

Tiroler Museumsbahnen Innsbruck, jeden Sa, www.tmb.at.

Küstenbahn Ostfriesland, Norden – Dornum, ab 30. Mai jeden So, auch Do 20., Fr 21., Mo 31.05., Museumseisenbahn Küstenbahn Ostfriesland e.V., PF 100246, 26492 Norden, Tel. (04931) 169030, www.mkoev.de.

Do 20.05.

Dampfzugfahrten Apeldoorn – Beekbergen – Loenen (NL), www.stoomtrein.org, Tel. (0031) 5550 61989.

Dampfzugfahrten zu Christi Himmelfahrt Hattingen – Wengern-Ost. (7)

Vatertag bei der Muttenthalbahn. (3)

Vatertagsbummler auf der Traditionsbahn Radebeul Ost – Radeburg. (4)

Dampflokeinsatz auf der Prignitzer Kleinbahn „Pollo". (5)

Museumsfest und Tag der offenen Lokschuppentür bei der Härtsfeldbahn. (6)

Fahrten mit der Naumburger Straßenbahn. (2)

Mit V 200 und Bghw-Wagen von Waren (Müritz) nach Templin, www.wef-online.de, T/F (03991) 670202.

Mit 01 519 von Stuttgart nach Nürnberg. (11)

Fahrbetrieb bei der Niederlausitzer Museumseisenbahn Finsterwalde – Crinitz, www.niederlausitzer-museumseisenbahn.de, T/F (03531) 63245.

Do 20.05. bis So 23.05.

13. Dresdner Dampflokfest, tägl. Sonderzüge nach Klingenberg-Colmnitz und 13 Uhr Lokparade, Sonderfahrten nach Altenberg und Sebnitz, www.bahn.de/dresdnerdampflokfest.

Hohenlohe unter Dampf, DBK Historische Bahnen, Horaffenstr. 32, 74564 Crailsheim, Tel. (0160) 97467312.

5. Kranichsteiner Eisenbahntage im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, www.museumsbahn.de, Tel. (06151) 377600.

12. Schwarzenberger Eisenbahntage, Tel. O. Gläser (0371) 3302696.

Sa 22.05.

Mit 03 2204 und 35 1019 von Cottbus zum Dresdner Dampflokfest, www.lausitzerdampflokclub.de, Tel. (035601) 56254.

Von Leipzig nach Jöhstadt und zum Fichtelberg, www.eisenbahnmuseum-leipzig.com, T/F (0341) 9682514.

Mit der „Kaffeemühle" Cheb – Bezdruzice, BSW-Gruppe V 100, Bussardweg 12, 95030 Hof, Fax (09281) 65564.

Mondscheinfahrt bei der Berliner Parkeisenbahn. (8)

Sa 22.05. und So 23.05.

Karl-May-Fest im Lößnitzgrund, Pendelfahrten mit der Traditionsbahn. (4)

9. Weimarer Eisenbahnfest im Bw, Eduard-Rosenthal-Str., jew. 9 - 18 Uhr, Tel. S. Kloseck, (0177) 3385415.

Fahrten mit der Naumburger Straßenbahn. (2)

So 23.05.

Sonderausstellung zur Bibertbahn in Zirndorf, Paul-Metz-Halle, 10 - 15.30 Uhr, Tel. (0911) 603531.

Do 27.05. bis Mo 31.05.

Dampf rund um den Bodensee. (12)

Fr 28.05. bis Mo 31.05.

Mit „Krokodil" über den Gotthard. (12)



Foto: Frickel

Die private 221 135 wird in den nächsten zwei Jahren von den EFZ eingesetzt.

Sa 29.05.

Bahnhofsfest in Pritzwalk. (5)

Mondscheinfahrt bei der Berliner Parkeisenbahn. (8)

Dampfsonderzug von Staßfurt zum historischen Wochenende nach Blankenburg (Harz), www.eisenbahnfreunde-stassfurt.de, Tel. (03925) 383800.

Dampfsonderzug „Franken-Kurier" von Schwarzenberg nach Neuenmarkt-Wirsberg, Tel. O. Gläser (0371) 3302696.

Sa 29.05. und So 30.05.

Pfingstdampf zwischen Radebeul Ost und Bärnsdorf. (4)

5. Historisches Wochenende Eisenbahn in Blankenburg (Harz), VHS-Bildungswerk (früher FEW), jew. 10 - 18 Uhr.

Sa 29.05. bis Mo 31.05.

Pfingstfest bei der Naumburger Straßenbahn. (2)

Sa 29.05. bis So 06.06.

Bahnen in den Pyrenäen. (1)

So 30.05.

Von Würzburg zum Marktspectaculum in Rothenburg o.d.T., www. dgeg.de, Tel. A. Hufsky (09321) 22184.

Museumstag im Depot Magdeburg-Sudenburg, 11 - 17 Uhr, www.ignah.de, Tel. (0391) 5485519. Auch So 27.06.

So 30.05. und Mo 31.05.

Tag der offenen Tür zum zehnjährigen Vereinsjubiläum der OEF, www.oef-online.de, Tel. (06406) 6506.

Mo 31.05.

Stuttgart – Lindau mit 01 519. (11)

Von Minden-Oberstadt nach Kleinenbremen. (9)

Fahrbetrieb auf der Muttenthalbahn. (3)

Fahrten Schorndorf – Rudersberg, DBK Historische Bahnen, Horaffenstr. 32, 74564 Crailsheim, (0160) 97467312.

Fahrten auf der Härtsfeldbahn. (6)

Dampfzug und Salonwagen bei der Berliner Parkeisenbahn. (8)

Dampfbetrieb beim „Wilden Robert" Oschatz – Kemmlitz, www.wilder-robert.de, Tel. (034362) 37541.

Pfingsten im Rheinischen Industriebahn-Museum Köln, 11 - 17 Uhr, T/F (0221) 8307875.

Do 03.06. bis Do 10.06.

Auf schmaler Spur entlang alter und neuer EU-Grenzen. (12)

Fr 04.06.

Auf den Spuren der „Schwarzen Bahn", T/F (0221) 8307875.

Sa 05.06.

Von der Ruhr zur Rur, mit dem Schienenbus ab Hagen – Düsseldorf zu Bahnen um Stolberg, Düren und Jülich. (1)

Fahrt mit dem Revier-Sprinter nach Wesel, www.historische-eisenbahn-gelsenkirchen.de, Tel. (0171) 8114977.

Horb – Neustadt (Weinstr), mit 01 519 zum Kuckucksbähnel-Jubiläum. (11)

Sa 05.06. und So 06.06.

Fahrtag bei der Prignitzer Eisenbahn „Pollo". (5)

Fahr- und Vorführtage im Feldbahn- und Industriemuseum Wiesloch, Tel. F. Stier (06222) 60507.

So 06.06.

Fahrtag bei der Härtsfeldbahn. (6)

Ausstellung „Gezähnte Schätze - Die Eisenbahn auf Briefmarken und Motivstempeln" im Alten Bahnhof Lette (Kr Coesfeld), www.bahnhof-lette.de.vu, Tel. (02541) 800154.

Karl-May-Fahrt Radebeul Ost – Radeburg. (4)

Fahrbetrieb auf der Muttenthalbahn. (3)

Fahrten mit dem Dampf-Museumszug Hattingen – Wengern-Ost. (7)

Mit 01 519 und 38 3199 von Stuttgart zum Kuckucksbähnel-Jubiläum nach Neustadt (Weinstr). (11)

Pendelfahrten mit der Handhebeldraisine auf der Berliner Parkeisenbahn. (8)

Fahrbetrieb bei der Niederlausitzer Museumseisenbahn Finsterwalde – Crinitz, www.niederlausitzer-museumseisenbahn.de, T/F (03531) 63245.

Mi 09.06. bis So 13.06.

Zwischen Jura und Genfer See. (1)

Do 10.06.

Main-Franken-Express, von Stuttgart nach Würzburg mit 01 519. (11)

Do 10.06. bis So 13.06.

Bahnerlebnis Holland. (12)

Fr 11.06. bis So 13.06.

Mit den OEF ab Gießen nach Fond-de-Gras (Luxemburg), www.oef-online.de, Tel. (06406) 6506.

Sa 12.06.

Mit 03 2204 von Cottbus über Berlin nach Szczecin (Stettin), www.lausitzer-dampflokclub.de, Tel. (035601) 56254.

Bäderexpress, ab Leipzig nach Putbus und Binz, www.eisenbahnmuseum-leipzig.com, T/F (0341) 9682514.

Mit BR 52 von Leipzig-Plagwitz nach Zeitz, T/F Fa. Riedel (0341) 5649556.

Feuer, Eisen, Schwarzes Gold, Tour de Ruhr, Tel. (0203) 4291912.



TV-TIPPS

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

- Das Programm von SWR3-Eisenbahn-Romantik:
  Sa 22.05., 13.45 Uhr: Der Harz und seine Schmalspurbahnen.
  So 23.05., 16.45 Uhr: Hellas auf Schienen.
  Sa 29.05., 13.50 Uhr: Dampfschätze an der Ostsee.
  Sa 05.06., 14 Uhr: Die Selfkantbahn.
  So 06.06., 16.45 Uhr: Eisenbahn zwischen Wunder und Wirklichkeit.
  So 13.06., 16.45 Uhr: Die Stoomtram von der Zuidersee.
  Sa 19.06., 14.05 Uhr: Einmal Hölle und zurück.
  So 20.06., 16.45 Uhr: Winterdampf am Kap.
- Wiederholungen von SWR3-Eisenbahn-Romantik: BR Mi 13 Uhr, HR Mi 15.50 Uhr, MDR Fr 16.30 Uhr, RBB Berlin Fr 16.30 und Sa 6 Uhr, WDR So 15.30 Uhr.
- **Donnerstag, 20.05., 07.15 Uhr,** WDR: Reise in die Hölle - Straflager Workuta.

65 Jahre 61 002/18 201, Fahrt ab Halle über Seddin nach Dresden und zurück, www.zugparty.de, Tel. (0177) 2935777.

Sa 12.06. und So 13.06.

Dampflokfest im Traditions-Bw Staßfurt, www.eisenbahnfreunde-stassfurt.de, Tel. (03925) 383800.

48 Jahre Berliner Parkeisenbahn, mit Fahrzeugschau, Bahnmarkt u.v.m. (8)

So 13.06.

Mit der Dampftram auf den Spuren des „Wunders von Bern", www.dampftram.ch, Tel. (0041 31) 3218880.

Großes Bahnhofsfest im Alten Bahnhof Lette (Kr Coesfeld), www. bahnhof-lette.de.vu, Tel. (02541) 800154.

Preußenzug von Minden-Oberstadt nach Kleinenbremen und Hille. (9)

Di 15.06. bis Mo 28.06..

Dampfsonderfahrt von Moskau zur Barentsee. (12)

Sa 19.06.

Dämmerstunden im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. (7)

Sa 19. 06. und So 20.06.

Feldbahntreffen und Einsatz von Gastfahrzeugen bei der Muttenthalbahn. (3)

So 20.06.

Fahrzeugausstellung zum Fest 100 Jahre Hafen Würzburg, www.dgeg.de, Tel. A. Hufsky (09321) 22184.

75 Jahre Straßenbahn-Betriebshof Bad Cannstatt, Verkehr mit hist. Fahrzeugen, www.shb-ev.de, Tel. (0711) 822210.

Dampftag im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. (7)

Mit 89 6237 zwischen Preußisch Oldendorf und Bohmte. (9)

Salonwageneinsatz bei der Berliner Parkeisenbahn. (8)

MODELLBAHN

Dauerausstellungen

Mo-Lok-Modelleisenbahnschau, 87545 Burgberg-Erzflößle, www.molok.de, (08321) 22180, tägl. 10 - 17 Uhr.

Do 20.05. bis So 23.05.

Jahrestreffen der IG Spur II in Schenklengsfeld, Sporthalle, www.spurii.de.

Sa 22.05. und So 23.05.

10. Gartenbahnfest in Waiblingen-Beinstein, Tel. (07151) 9379336.

Sa 22.05.

Börse in Dortmund, Werkssaal der Stadtwerke, Von-den-Berken-Str., 11 - 16 Uhr. (10)

So 23.05.

Börse in Zirndorf, Paul-Metz-Halle, 10 - 15.30 Uhr, Tel. (0911) 603531.

Börse in 46485 Wesel, Niederrheinhalle, 11 - 16 Uhr. (10)

Börse in Hamburg, Hamburg-Haus Elmsbüttel, 15 - 18 Uhr, Tel. (040) 6482273.

Mi 26.05.

Modelleisenbahnmuseum in 88339 Bad Waldsee, 14.30 Uhr, Tel. (07524) 941342, auch Mi 09., 23.06.

Sa 29.05. bis Mo 31.05.

Modellbahnmarkt im Deutschen Dampflok-Museum Neuenmarkt-Wirsberg, T/F Steglich (08805) 8138.

So 30.05. und Mo 31.05.

Modellbahnausstellung „Lok Land" in 95152 Selbitz, Hofer Str. 14, 12 - 17 Uhr, Tel. (09252) 92295. Auch Sa/So 05./06.06.

Mo 31.05.

Börse in 40721 Hilden, Stadthalle, 11 - 16 Uhr. (10)

Sa 05.06.

Börse im Hbf Leipzig, 10 - 14 Uhr, www.modellbahnboerse-berlin.de, Tel. (030) 56400536.

Sa 05.06. und So 06.06.

Ausstellung des MEC in 01734 Rabenau, Mittelschule, Schulstr. 6-8, 10 - 18 Uhr.

Nordsee Modellbau, Oldenburg, Weser-Ems-Halle, jew. 10 - 18 Uhr, www.euro-modell.de, Tel. (02553) 98773.

So 06.06.

Börse in 51373 Leverkusen, Forum Am Büchelter Hof, 11 - 16 Uhr. (10)

Börse in Dresden, Robotron, Zinzendorfstr. 5, 10 - 14 Uhr, www.modellbahnboerse-berlin.de, (030) 56400536.

Modellbahnausstellung in 63825 Schöllkrippen, Vereinsheim der EF Kahlgrund am Sportzentrum, 10 - 17 Uhr.

Do 10.06.

Börse in 41238 M'Gladbach-Rheydt, Casino am Kabelwerk, 11 - 16 Uhr. (10)

So 13.06.

Börse in 41460 Neuss, Stadthalle, 11 - 16 Uhr. (10)

Sa 19.06.

Basteltag des LGB-Clubs Rhein-Sieg in Meckenheim, Industriegebiet Kottenforst, Mühlgrabenstr. 27a (Fa. Dunkelberg), Tel. (02226) 6808.

Börse in Rostock-Reutershagen, Opel-Krüger, Hawermannweg 15 - 19, 10 - 14 Uhr, Tel. (0381) 7697579.

So 20.06.

Börse in Dortmund, Festsaal der DAB (alte Hansa-Brauerei), 11 - 16 Uhr. (10)

Bitte beachten Sie, dass wir Ihre Termine nur berücksichtigen können, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Termine und Treffpunkte beruhen auf Informationen der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen. Die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für die Richtigkeit der Angaben. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter kostenlos.

Die häufigsten Adressen

Adressen der Veranstalter mit mehreren Terminen werden aus Platzgründen nummeriert.

1. **DGEG Bahnen und Reisen Bochum AG**, Studienreisen, PF 102045, 47410 Moers, Fax (02841) 56012, www.dgeg.de.
2. **Nahverkehrsfreunde Naumburg-Jena e.V.**, PF 1508, 06605 Naumburg (Saale), Tel. (03445) 776396, www.ringbahn-naumburg.de.
3. **ArGe Muttenthalbahn e.V.**, Nachtigallenstr. 27-33, 58452 Witten-Bommern, Tel. (0177) 4938504, www.muttenthalbahn.de.
4. **Traditionsbahn Radebeul e.V.**, PF 100201, 01436 Radebeul, Tel. (0351) 46148001, www.traditionsbahn-radebeul.de.
5. **Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg e.V.**, Dorfstr. 7, 16928 Lindenberg, Tel./Fax (033982) 60128, www.pollo.de.
6. **Härtsfeld-Museumsbahn e.V.**, Postfach 9126, 73416 Aalen, Tel. (0172) 9117193, www.hmb-ev.de.
7. **Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen e.V.**, Dr.-C.-Otto-Str. 191, 44879 Bochum, Tel. (0234)492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.
8. **Berliner Parkeisenbahn gGmbH**, An der Wuhlheide 189, 12459 Berlin-Köpenick, Tel. (030) 5389260, www.parkeisenbahn.de.
9. **Museums-Eisenbahn Minden e.V.**, Postfach 110131, 32404 Minden, Tel. (0571) 580337, www.vereine.minden.de/mem
10. **Adler Spielzeugmärkte**, M.&RP. Cremer Veranstaltungen, Bismarckstr. 16, 40721 Hilden, Tel. (02103) 51133, www.adler-maerkte.de.
11. **Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V.**, Europastr. 61, 72072 Tübingen, Tel. (07071) 76744, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de.
12. **IGE Bahntouristik**, Am Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, Tel. (09151) 90550, www.bahntouristik.de.

Der April 2004 brachte einige Veränderungen bei der Prignitzer Eisenbahn (PEG). Neben der offiziellen Präsentation der ersten eigenen blauen 221 wurde auch bekannt gegeben, dass die Prignitzer demnächst unter britischer Flagge segeln.



Foto: Frick

Die Griechenland-Heimkehrer waren im Sommer 2002 bestenfalls in einem mäßigen Zustand. Die meisten Loks sahen vielmehr beklagenswert aus.

News von der PEG

Lange hatten die Eisenbahnfreunde darauf gewartet. Am 15. April 2004 stellte die Prignitzer Eisenbahn-GmbH im eigenen AW Neustrelitz ihre erste V200[1] im blauen Corporate-Design offiziell vor.

Als die PEG vor beinahe zwei Jahren 20 DB-221 aus Griechenland reimportierte (siehe MODELLEISENBAHNER 8/2002), betraf eine der meist gestellten Fragen der Fans und Fachleute die geplante Lackierung – neben dem Wunsch nach Informationen über den künftigen Einsatz der Loks. Als

Foto: Frick

Fertigungsleiter Dieter Krüger (mi.) und seine Mannschaft vor der eben fertiggestellten Lokomotive.



Fotos (2): Kantel

Barbara Pirchs 221 135 begegnete nach bestandener Hauptuntersuchung bei der PEG am 7. April 2004 ihrer erblauten Schwester-Lok.

Auferstanden aus Ruinen: 221 136, die ehemalige OSE-Lok 417, strahlt am 15. April 2004 vor den Neustrelitzer Werkshallen.

dann die „Efw"-Verkehrsgesellschaft im vergangenen Sommer die erste von zwei Maschinen übernahm, entschied diese sich jedoch für die klassische Bundesbahnlackierung in Rot.

Bei ihrer eigenen Lok wollten die Prignitzer zwar das charakteristische Bild einer V 200 erhalten, aber auch das eigene Unternehmen darstellen. So tauschten sie das Bundesbahnrot gegen das dezente PEG-Stahlblau. Die erste Lok im neuen Design ist die ehemalige 221 136, die nach ihrer Rückkehr aus Griechenland in den PEG-Werkstätten in Neustrelitz von Grund auf überholt wurde. Als die Loks vor zwei Jahren eintrafen, waren sie in schlechtem Zustand, und das Team um Dr. Wolfgang Bacher, Geschäftsführer des AW Neustrelitz, und Fertigungsleiter Dieter Krüger hatte viel Arbeit vor sich. →



Bei „imoTrans“ ist die 221 136 demnächst mietbar. Man darf gespannt sein, wo sie zuerst auftaucht.



Fotos (3): Kantel

Die Nummer blieb gleich, der DB-Keks wich der geflügelten PEG-Lok, die auch an eine V 200 erinnert.

Zum Aufbau-Programm der 221, die bei der PEG als V 270 bezeichnet werden, gehört die komplette Zerlegung, Überholung der Drehgestelle, Motoren und Getriebe, die Erneuerung der elektrischen Anlage, Blecharbeiten und vieles mehr. Außerdem wurden die Loks für den Betrieb mit Pflanzenöl-Kraftstoff präpariert. „Bisher haben wir die Maschinen beinahe unverändert rekonstruiert. Ab der vierten Lok modernisieren wir auch die Elektrik, die Messwerterfassung und die Anzeigeinstrumente. Der Kunde wünschte auch eine Remotorisierung.“ Für die Qualität der geleisteten Arbeit gab es Lob von Manfred Kantel, Lokomotivbetriebsinspektor und alter Fahrensmann auf der 221: „Hier (in Neustrelitz) wird wirklich hervorragende Arbeit geleistet“, und er spricht gar von einem Kompetenzzentrum für die Baureihe. Wolfgang Bacher ist mit der Entwicklung seit zwei Jahren zufrieden: „Wir machen eine Lok nach der anderen. Derzeit ist die vierte Maschine in Arbeit und die fünfte habe ich auch schon in der Halle.“ Die PEG arbeite die Loks nach Eingang der Bestellung auf, so Bacher, aber derzeit seien mögliche Kunden eher vorsichtig. Die aktuelle wirtschaftliche Lage macht auch hier nicht Halt.

221136 fährt zunächst für die hauseigene Lokvermietung Imotrans. Bei der PEG verspricht man sich eine gute Auslastung, da sie vielseitiger einsetzbar sei als etwa die ehemaligen DR-120. Für kleinere Anbieter ist auch die Ausrüstung mit zwei Motoren interessant, da sie bei einem Schaden die Möglichkeit bietet, auch mit einem Antriebsaggregat weiterzufahren und somit hohe Bergungskosten zu vermeiden. Die 221 könnte ebenso im Bauzugdienst Verwendung finden wie im Personenzugverkehr. Vor allem die Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h macht sie gerade für letzteren Einsatz attraktiv und als Diesellok kann sie beinahe jedes Ziel erreichen.

Die Übernahme durch die Arriva-Gruppe sieht Bacher entspannt: „Ich rechne in Zukunft eher mit mehr Arbeit als mit weniger.“ *Stefan Alkofer*

Arriva kauft PEG

Der britische Betreiber von öffentlichem Nahverkehr Arriva übernimmt für sechs Millionen Euro 90 Prozent der Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft (PEG). Die Briten sind bereits in mehreren europäischen Ländern unter anderem in Großbritannien, den Niederlanden und Dänemark aktiv im Bus- und Bahngeschäft. Die PEG war trotz einer guten Ertragslage bereits seit längerem auf der Suche nach einem finanzstarken, strategischen Partner, um sich auch in Zukunft weiter an öffentlichen Ausschreibungen beteiligen zu können. Die eigenen finanziellen Mittel hätten Aktivitäten in dieser Richtung in nächster Zukunft nicht erlaubt. Bei der PEG, die in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Nordrhein-Westfalen im Personenverkehr und bundesweit im Güterverkehr aktiv ist, erwirtschaftete man im vergangenen Jahr einen Umsatz von 29 Millionen Euro mit einem Plus von 700 000 Euro. Vordergründig soll sich jedoch bei der PEG nicht viel ändern, Unternehmenssitz bleibt Putlitz und auch die Fahrzeuge werden weiterhin in den gewohnten PEG-Farben verkehren. Während die PEG von den Arriva-Erfahrungen im Busgeschäft profitieren soll, erhofft man sich bei den Briten Synergieeffekte dank des Eisenbahn-Know-Hows der Putlitzer. Für die Briten, die insgesamt 30 000 Beschäftigte aufweisen, ist es vor allen Dingen der erste Fuß in der Tür des umkämpften deutschen SPNV-Marktes.



Foto: Wirtz

Das Design soll sich vorläufig nicht ändern. Ein PEG-Talent passiert am 21. April 2004 Feldhausen zwischen Dorsten und Oberhausen.

Dr. Wolfgang Bacher gab Auskunft zur neuen Lok. Bei der Rückholung 2002 war das Fernsehen auch dabei.



- Verkaufen
- Suchen
- Tauschen



GÜTERBAHNHOF

VERKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Sammlungsauflösung Spur G, Amerika v. LGB, US-Train, Aristo, Gleismaterial sowie Zubehör u.a. Bachmann, Revell, Preiser, Piko, Liter. wie LGB-Depes. Tel. (0172) 3004789

Märklin Spur 0, Vorkrieg, Zeuke, ETS, Loks u. Wagen, Zubehör, Lampen, Stellwerk, Bahnhöfe, Kibri, BUB usw. Liste gegen Freiumschlag. Alles nur kompl. abzugeben. Tel. (04461) 984276 nur Privat

Verkaufe TT-Modellbahnanlage „Steilstrecke Eibenstock" - unt. Bf. zum ob. Bf. Gleisanlagen, Landschaft und Details nach konkretem Vorbild (EJ 1/2002). Tel. (0365) 4211056

Verkaufe Stars der Schiene Teil 1 - 36 nur komplett für 300,- Euro; Teil 1 - 19 sofort lieferbar. VHS-Kassetten. Tel. (0341) 4291635

Biete Briefmarken Eisenbahnmotive aus aller Welt. 80 komplette Sätze. Preis 199,- Euro. Tel. (05144) 92676 Fax (05144) 92540

Für LGB: Gleise 2,50 Euro, Wagen 10,- Euro, Loks 51,- Euro, Trafo 26,- Euro, Pola ab 10,- Euro u. viel Zubehör, auch Bachm.- / Aristo-Loks. Liste v. T. Tel. (08633) 913

Verk. Spur 0 CER 70/12920 Replika Ritter / Hehr, neuwertig, 1600,- Euro und Märklin E 70/12920 olivgrün, 1a-Zust., restauriert 880,- Euro. Tel. (02651) 73704

Engagierter Modellbahner betreut, baut oder arbeitet für Sie auf Std.-Basis. Kompetente Beratung auch für Digital-Anlagen. Raum Rhein/Main. Tel. (06150) 83910 und Fax 81739 **G**

Verk. Ersatzteile Piko H0/N sowie TT. Modelleisenbahner 1952 - heute. Bitte Liste anfordern. Petra Dettweiler, Straße der Einheit 4, 04420 Kulkwitz

LGB-Loks, -Waggons u. Zubehör sowie Sammlerstücke, Pola- u. Piko-Gebäude, Tausch möglich. Liste anfordern. Suche RhB-Modelle. Tel. (0201) 697400 Fax (0201) 606948

Bemo-RhB-H0m-Modellbahnanlage sowie Loks u. Wagen. Liste gegen Freiumschlag. Herbert Grözinger, Sombartstr. 56, 70565 Stuttgart-Rohr, Tel. (0711) 7356915

Sammler aufgepasst! Schöne spez. LKW-Mod. (Kibri-Baus.9), DDR-LKW u. Piko-Loks (teilw. orig. verp.), Liste anfordern: Tel./Fax: (033875) 31318.

Biete diverse russische H0-Modelle Liste frei. Kondratiev, Pf. 780, Petersburg, RUS-199155 **G**

Vitrinen für alle Spurweiten, von Spur Z bis G (IIm), Prospekt 1,44 Euro in Briefmarken. Matthias Vehmeier, Hauptstr. 76a, 31855 Aerzen, Tel. (05154) 971952 **G**

0e - 2 Loks, Wagen, Gleise, digital, u. Zubehör 600,- EUR. LGB-Fahrzeuge use. Liste von: Tel. (05132) 57933 H.-Dieter, Lehrte

Verkaufe Kartenschränke (Metall) 4 Einschübe, ideal zur Lagerung von Modelleisenbahn N bis H0; Maße: B = 1,32; H = 0,40; T = 0,95; Selbstabholung 125,- Euro/Stück. Tel. (035693) 233

Biete Berliner S- oder U-Bahnzug Spur H0, GL- oder WS-Halbzug. Div. Typen. FP 250,- Euro. Heinz Kiel, Sansibarstr. 9, 13351 Berlin, Tel. (030) 4525966

Wegen Umstrukturierung bieten wir unsere Lagerware zu Sonderpreisen an. Tillig, Lima, Preiser, Brawa, Liliput sowie Gebrauchtware in H0 und N. Diverse Literatur. Liste gegen Briefmarke 1,- Euro. Züge u. Zubehör, Dorfplatz 8, 85599 Parsdorf **G**

Märklin Spur I, 11 0-Wagen, mit abn. Kohleladung, teilweise mit Schraubenkupplung, alle Wagen verschied., neuwertig aus Auflösung, super Zug, komplett 700,- Euro. Tel. (05231) 50673

H0 Gleichstrom, ca. 350 Loks und Wagen, Fl., Ro., Riva, Lima, Lilip., Hamo, Piko, Gütz., Einschienenbahn Piko, Bücher, Herpa-Autos Ep. III, DDR-Eisenbahn 50er-Jahre. Tel. (030) 7431868 und Fax

LGB-Steiff-Wg.: 41220 + 43100 + 44210 Stck. 250,- Euro VHS; LGB-Wg. 30 Jahre 110,- Euro VHS; Märklin-Kesselwg. 44522 saugut 35,- Euro VHS; Flm.-Seminarwg.-Set 1997 - 58311 250,- Euro VHS; Steiff-Club-Bären 1998 - 2003 Stck. 65,- Euro VHS Tel. (04321) 74212

Märklin-H0-Anlage 5 x 1 m, Gleis "M", kpl. unter Märklin-Oberleitung und digital gesteuert, als Einzelteile oder kpl. Liste auf Anfrage. Patrick Engels, Tel. (08389) 984526

LGB: Traum auf schimmernden Gleisen, Loks, Wagen, Gleisanlage mit Zubehör, Personen-, Güter- und Westernzüge, unbespielt, wie neu, „vom Feinsten". Tel. (0911) 4801852 und Fax

Loks, Wagen, Zubehör. Alles unbesp., originalverpackt. Fast nur Auslaufmodelle. Superpreise. Listen anfordern. E-Mail: mcswt@t-online.de oder Tel. (08441) 760627

ANKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Tausche vermietete Eigentumswohnung, Wert ca. 30.000,- EUR, gegen neuwertige H0- oder Spur-I-Sammlung E-Mail: w.kamb@web.de, Tel. (0173) 3075036

Bemo- und HAG-Eisenbahn von Liebhaber gesucht, gerne große Sammlung oder Einzelstücke. Tel. (02171) 737492

Kaufe neuwertige Sammlung in Originalkartons, Gleich-/Wechselstrom, analog/digital, von Privat. Tel. (06324) 5504, Fax: (06324) 1207, E-Mail: Helmar.Abel@t-online.de

Suche gut gest. Betriebsdiorama oder Kleinanlage bis max. 2 x 1 m in Nenngr. H0, H0m, H0e, TT oder N zu kaufen. Angebote an A. Schäck, Tel. (06104) 65500 oder Fax (06104) 669590

Sammler sucht Modelleisenbahnen Spur H0 / N / Z, nur Neuware anbieten oder neuwertig. Zirkus-Krone-Mod., Werbeloks, Brawa H0m + H0e, Bemo, Roco. Tel. (06203) 930911 + (0172) 2020433

Märklin-Eisenbahn, 700/800-Serie, Spur 0, Spur I von 1900 - 1950 sowie Zubehör, altes Blechspielzeug, Schuco, BUB, Steiff-Tiere gesucht. Tel. (02171) 737492

Rokal TT, Egger-Bahn und Herr/Zeuke: Einzelmodelle oder ganze Sammlung, Kataloge usw. Ingo Vierk, Binsenstieg 65, 21502 Geesthacht, Tel. (04152) 836505

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischmann, Roco. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen u. Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zuhause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Heinbuckel 30, 69257 Wiesenbach, Tel. (06223) 49413, Fax 970415 oder dr.thomas.koch@t-online.de.

Märklin Spur 0: Eisenbahn von 1920 - 1940 von Liebhaber gesucht, speziell große Dampfloks, Triebzüge und lange Personenwagen. Ich bin seriös, Selbstabholer und freue mich, wenn Sie etwas für mich haben. Tel. (02171) 737492

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen, Tel. (021 71) 737492 Funk: (0173) 2903578

Spur-0-Eisenbahn von Rehse, Zeuke, Liebmann, Krauss, Bing, BUB und Märklin von ca. 1930, von Liebhaber gesucht, gerne Loks + Waggons und Zubehör, sowie altes Blechspielzeug, Schiffe, Autos, Kutschen, Puppenherde. Tel. (02171) 737492

Suche defekte Arnold-Steuerblocks. Suche ferner defekte N-Loks aller Hersteller. Tel. (030) 8136817

Suche alte, gebr. Stainz-Lok, rotes Fahrw., billig. P. Pelz, 13583 Berlin, Tel. (030) 33308083 und Fax

LGB- und Märklin-Spur-I-Sammlung von Liebhaber gesucht. Gerne umfangreich. Bin seriös und Selbstabholer. Tel. (02171) 737492

Rehse Spur I: Eisenbahn von 1930 - 1940 gesucht. Einzelstücke oder ganze Sammlung, bitte rufen Sie mich an, wenn Sie etwas für mich haben. Ich bin seriös, Selbstabholer und freue mich sehr. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

Märklin-H0-Loks gesucht. Kaufe Loksammlungen oder Einzelstücke, Wagen und kompl. Anlagen, alt oder neu. Tel. (07308) 41161 und Fax.

Modelleisenbahn und Zubehör aller Hersteller und Baugrößen gesucht. Tel. (02423) 407441

LGB und TT von Sammler gesucht. Kaufe auch gern komplette Sammlung. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel. (0341) 4613285

Alles aus der Bastelkiste für H0, Wagen, Loks, Autos, Gebäude, usw., auch defekt, gesucht. Angebote bitte an Tel. (0175) 9805034 o. (0171) 1046973

Ich suche Märklin 7039 und 7201 Hauptsignal / Anschlussmast. Jürgen Daniel, Aschhooptwiete 23, 25421 Pinneberg, Tel. (04101) 66938

Kaufe Ihre Modellbahn! Gern größere Sammlungen, Geschäftsauflösungen und Restposten. Sofortige Barzahlung!!! Angebote bitte immer mit Preisvorstellung an Zentral-Station, An-, Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel./Fax (030) 8736356 **G**

VERKAUF
Loks + Wagen H0

Märklin H0: 3023 E1835 blau, 3011 E 44 grün, bespielt, OK; 3035 E 42475; 3038 BB 9200 SNCF; 3030 EDASJ, braun, neu, OK; US-Mod. FJ Diesel 3481 + 4081 Texas + Pacific; 4578 Caboose, rot; 4571 GWG. Western; 4564 Ehessiel blau; 4580 Wg.-Set Texas; 4581 150 J. Texas; 4583 Wg.-Set Texas; 3320 BB Franz. Lok 4351 + 4352 Belg. Pers.-Wg., silber. Tel. (05743) 8853

Märklin 103 + 216; 36 Wagen verschiedener Hersteller; Bahnhof, Häuser. Bei Gesamtabnahme gibt es 100 Bäume gratis! Preis nach Verhandlung. Tel. (0721) 553054

H0-Modellbahnauflösung: Loks, Wagen bis 50 % unter Neupreis. 95 % Laden-Neuware. Bei Int. 55 ct in Briefm. Steffen Otto, Dudweiler Str. 24, 04318 Leipzig

Vitrinenmodelle ohne Karton: Roco 01-150 = 130,-; 18-133 = 100,-; BR 74 = 75,-; BR 44 (Oel) 130,-; Rivarossi 10-002 = 120,-; 18-478 mit 5-Drive = 120,-; Fleischm. BR 50 alte Ausführ. = 80,-; 56-2048 = 90,-; 55-455 = 95,-; VT 98 = 100,- (2-teilig); Liliput 18-316 = 110,-; 01-Oel = 110,-; BR 95 = 95,-; 12-010 = 120,-; Piko 82-023 = 90,-; Hruska BR84 = 98,-. Tel. (02162) 352050

Verkaufe Piko: H0-Ersatzteile aus DDR-Produktion. Neue erweiterte Liste BR 03, 38, 95, u.a. für 2,10 Euro in Briefmarken von Mathias Ritt, Belziger Str. 1, 14823 Niemegk

Fulgurex H0 GS: 1 x Bay. S 2/6 violett 800,- Euro; 1 x Bay. 1'D-E1 grün/schw. 500,- Euro; Rollenprüfst. H0 200,- Euro; ca. 380 Miba, EM, MEB, Journal, Kurier 200,- Euro. Tel. (0521) 204927

Roco-Edition 310 Baustein + Video + Buch in Holzkassette, unbespielt, gegen Gebot. Suche Ersatzteile für Riv. 01 Kuppelstange. Tel. (0234) 865789

Vier schwarze Liliput-H0e-Rollwagen, pro Stück 10,- Euro, abzugeben! Helmut Müller, Ripuarierstr. 6, 41462 Neuss-Furth, Tel. (02131) 201985

Märklin-Digital Sonderausführung Württemb. C grün 270,- Euro. BR 50 mit Kabinentender 150,- Euro. Museumswagen 2002 15,- Euro. Tel. (03761) 81351

Verk. Bemo 1630922 VT 22 Waldbahn 110,-; Hamo 8351 Heizerlok 100,-; Roco 63529 SBB Krokodil 120,-; alles neuwertig. Tel. (07258) 7303 abends

Verkaufe Loks ab 10,- Euro der Firmen Piko, Gützold und Brawa. Anfragen unter Tel. (0174) 9679864

Märklin 37081 - 780,- Euro; 37082 - 420,- Euro; T800 - 270,- Euro; 34080 - 270,- Euro; 83320 - 150,- Euro; 3751 - 140,- Euro; 3452 - 140,- Euro; 83341 - 150,- Euro; 33591 - 280,- Euro; Europazug 1 Lok u. 12 Wagen 290,- Euro; 2680 Tristan 400,- Euro; 2610 - 170,- Euro; Porsche-Set 92 100,- Euro; Wa. 42128 - 50,- Euro; 47123 - 55,- Euro; Trix 22520 - 165,- Euro; Wa. 23316 - 70,- Euro; 23352 - 120,- Euro; 28067 - 150,- Euro; Roco 43216 - 135,- Euro; 43217 - 135,- Euro; 42270 - 80,- Euro; Flm. 4172 WS 160,- Euro; Rivar. 1006 - 200,- Euro. Preise inkl. Versand. Info: Tel. (06227) 30255

Neu! Digital-Decoder supergünstig! Neu! Professioneller Einbauservice! Neu! www.digital-dekoder-shop. **G**

1 BR 66 Piko 50 Euro, 1 Warship BRLT ma 40 Euro, 1 DHG 500 Hamo 100 Euro. Tel. (030) 70760564

www.micro-metakit.de

Modellbahnen in Potsdam
Ankauf & Sonderangebote
Jägerstr. 20, 14467 Potsdam
An der Fußgängerzone, Tel.: 0331/2804489

Arnold		
2301	E-143 DB S-Bahn Farbgebung	€ 75,-
0299	Kartoffelzugset	€ 89,-
0297	Jahreszug „Bayer", 4-teilig	€ 89,-
0417	E-141 + Viehzug DB	€179,-
0353	Rheingoldset DB Ep. IV, 4-teilig	€ 75,-
Brawa Spur TT		
11210	E-Lok 95	€149,-
Roco N		
23281	E-143 DR S-Bahn Farbgebung	€ 85,-
Roco H0		
43328	Sächs.Sts.E.B.	€135,-

Alle Hersteller in unserem Laden von Auhagen bis Weinert; von 1-Z!

Schicht: Oberlicht-D-Zugw. 4 x 2. Kl., 1 x Mitropa, 75,-; DDR Piko: 4-achs. Kühlw. 1 x Interfrigo, 1 x Lschwalb.; 5 x 2-achs Kesselw. (ESSO, TEGA, Schwedt, MAV, B, PnV. Hans Vogel, Tel. (0371) 724014

Verkaufe: Fleischmann-E-Lok BR 120 (4350) 80,-; Trix-Dampflok BR 18.6 (2407) 75,-; Roco-Dampflok BR 01 (41198) 80,-; Piko-E-Lok BR 244 / E 44 (5/6201) 30,- und div. Güterwagen von Fleischmann, Roco und Trix. Ausführliche Liste gegen Rückporto von Günther Harms, Saseler Chaussee 197 A, 22393 Hamburg

Fleischmann: US-Pacific, Artikel-Nr.: 1365, im OKT, inkl. Betriebsanleitung. Preis VS. Reiner Trosien, Tel. (02325) 47664 und Fax

Märkl. digit. H0: Einm.-Serie: König-Ludwig-Zug 2680 (Lok BVI Tristan u. 3 P.-Wg.) Erg.-Set 4396 (2 P.-Wg.) 900,- Euro; Hofz. Kais. Wilh. II 2681 (Lok S10 Hochl.-M. u. 6 P.-Wg.) Erg.-Set 2881 (2 P.-Wg.) 870,- Euro; Torfz. K. Bay. St. B. 3797 (Lok BVI Murnau Hochl.-M.) 4897 (4 G.-Wg.) 400,- Euro. Alles OK, nur probegefahren. Tel. (08042) 974622

K. Kesselbauer
Modellbahn - Die Bahn für Individualisten
Erdmannhäuser Str. 11 71672 Marbach
Telefon/Fax: (0 71 44) 55 56

Neu in Spur I!
Oberleitungsrevisions-Triebwagen
VT 55 / VT 701

Einmalige Auflage: 9 Stück	1.100,00 €
mit ESU-Decoder	1.300,00 €
TEE-Triebwagen BR 601	
Kurzzug, 4-teilig	2.350,00 €
Ergänzungs-Set, 3-teilig	1.170,00 €

Wir stellen ein komplettes Spur-I-Programm her, incl. Oberleitung. Katalog 7,00 €

Lima, Jouef, Rivarossi, Röwa, Hag, Brawa, Liliput, amerikanisch, usw. Z.B. Hag: 221 + 226 Re 4/4 I g je 179,-; Klein/Kleinb.: 10701 ÖBB 3-teil. Nahverkehrsz. beige/blau 134,-; BR 2050 ÖBB grün 59,-; BR 2060 ÖBB grün 49,-; Trix 21252 Pfalz-Nebenbahnz. 99,-; 2281 "Der grüne Engel" 269,-; 22430 Bay. DXII 154,-; 22553 BR 111 beige/blau 99,-; 23797 CIWL Gepäckw. blau 59,-; 23792 CIWL Gepäckw. braun 50,-; Lima: 208501 Düwag-Straßenb. 109,-; 208264 1042 ÖBB orange 79,-; 208372 E 424 FS grau 99,-; 208397 Re 6/6 SBB rot 104,-; 208412 Euro Sprinter 99,-; Jouef: 8283 140-C SNCF 79,-; 8892 RENFE 7630 beige/rot 59,-; Athearn: EMD F7A grün, Northern P. 49,-; usw.!!! „Lima-Lil.-amer. Liste" nur gegen 1,- Freiumschlag! Zentral-Station, An-, Verk., Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel./Fax (030) 8736356 **G**

Roco 63201 BR 18 201 215,- Euro; 43250 BR 93.0 99,- Euro; Brawa 0210 E 95 02 195,- Euro; Dingler BR 24 062 469,- Euro; Liliput 7502 BR 75 1009 129,- Euro; Piko 50005 BR 01 1512-1 und DMV-Schürzenbausatz 125,-; SaMo 14330 BDm 27,- Euro; Prefo 426/101 Maschinenkühlw. 14,- Euro. Bilder und Listen mit vielen anderen Modellen unter www.elbefrosch.de, Tel. (03831) 377558

„STOCK & HEINZE"
Otto-v.-Guericke-Str. 9
39104 MAGDEBURG
Tel./Fax: 0391/5415239
Stock & Heinze GmbH
www.modellbahn-stock-heinze.de
- Modelleisenbahnen von N bis LGB
- verschiedene Kleinserienhersteller
- Ersatzteile ○ Digitalumbauten ○ Reparaturen
- Modellautos ○ Videos ○ DVD's
- Zubehör ○ Versand

Öffnungszeiten: Mo. - Fr.: 10.00 - 18.00 Uhr
Sa.: 9.00 - 12.30 Uhr

Flotti: „Hast'n Hobby?"
„Sammle „Krautis"-H0-Figuren! Spaß für immer!"
Triefi: „Bier stemm'n, läuft aber wieder weg!"
Ritter C.B. von
Im Fachhandel
Krauthauser e.K. info@krauthauser.de

Modelltechnik – Großbahnen
Inhaber: Klaus Hempelt
Nähe Niederwaldplatz – Oehmestr. 16 – 01277 Dresden
Tel.: 0351/31 00 290 – Fax: 0351/31 00 291
www.hempelt-modellbahn.de
Gartenbahnen und Zubehör
TT-Modellbahnen, Plastmodellbausätze
Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 10–13 Uhr u. 14–18 Uhr; Sa. 9–12 Uhr

ANKAUF & Sonderangebote
WIR VERSENDEN AUCH AN SIE

TT-Fahrzeuge	**Trabbi + Wartburg + Traktor** incl. Versand	nur € 19,95
	ROBURBUS Kleinserie	nur € 17,95
	Gabelstapler	nur € 10,50
	3 Busse o. 3 LKW	nur € 7,50
	Trabbi: Feuerwehr, Krankenwagen, Post je	nur € 9,95
	10 Lada-Kombi-Autobausätze	nur € 10,95
TT-TILLIG	# 02588 V 100 grün/weiß	nur € 119,95
	Kühlwagen „Club-Cola"	nur € 19,95
	# 02721 V 218 blau/elfenbein	nur € 117,95
TT-BRAWA	# 11210 E 95	nur € 149,95
BTTB u. a.	BR 130 CSD	nur € 37,50
	El. Bogenweichenpaar	nur € 12,50
	100 gemischte Standardgleise	nur € 29,95
	4 tschech. Wagenbausätze	nur € 22,90
H0-Special	3 Schüttgutwagen m. Ladefunktion	nur € 24,95
	Russ. BCW + 2 Personenwagen	nur € 59,95
H0-Märklin	Klarsicht Präsentationsbox, Kunstst. 50 cm	nur € 24,95
N-PIKO	6 offene Güterwagen, 2-achs.	nur € 10,95
!!!!!20 N-Autos (Trabbi, Corvette, Käfer, u.a.)		nur € 14,95

15 Jahre Michas Bahnhof!
Viele Sonderangebote im Geschäft
Bestellungen, Anfragen, Angebote, Angebotslisten (TT) bei
MICHAS BAHNHOF * AM TAUENTZIEN beim KADEWE
NÜRNBERGER STRASSE 24 A * 10789 BERLIN
Offen: 10.00 - 18.30 Uhr, Samstag bis 15.00 Uhr
Telefon: 030 / 2 18 66 11 * Telefax: 030 / 2 18 26 46
www.michas-bahnhof.de * michas-bahnhof@michas-bahnhof.de

Modellbahn
Pietsch
Prühßstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 0 30/7 06 77 77
www.modellbahn-pietsch.com

ROCO - H0 - AUSLAUFMODELL

43327 DR BR 58.4	169,99
43718 DR E 17	158,47

Auslaufmodelliste gegen 1,44 € in Briefmarken!! Bitte Spur angeben!! z.T. Einzelstücke!
Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 5,50 € Versand)

VERSAND **E.T. MODELLBAU SHOP** VERSAND
IN COTTBUS/SASPOW
Modelleisenbahnen, Zubehör, Ersatzteilservice, Plastikmodellbau, Airbrusch
Saspower Hauptstraße 38 · 03044 Cottbus · Tel.: 0355/8625116 · Fax: 0355/8625117
Öffnungszeiten: Mo. - Fr. 13.00 bis 18.00 Uhr, Sa. 10.00 bis 12.00 Uhr
Kostenlose Versandliste per E-Mail oder Telefon anfordern.
www.et-modellbau-shop.de • et-modellbau@web.de

Alle Tipps zu Kleinanzeigen

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen oder ...
2. Verrechnungsscheck beilegen oder ...
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.** Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag!

Briefmarken können nicht angenommen werden.

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. Ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken.

Die Redaktion erreichen Sie mit:
redaktion@modelleisenbahner.de

und die Anzeigenabteilung mit:
anzeigen@modelleisenbahner.de

Modell Eisen Bahner

Ihre private Kleinanzeige:

5 Zeilen für nur



5,- €

So geben Sie Ihre Anzeige auf:

1. Coupon (oder Kopie davon) faxen: (07524) 9705-45
2. Anzeigentext formlos per Brief oder Fax schicken
3. Coupon (oder Kopie davon) per Post schicken an:

MEB-Verlag,
Anzeigenabteilung,
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee



ANZEIGEN-BESTELLCOUPON

Die Anzeige ist ☐ **gewerblich** (pro Druckzeile 2,66 € + MwSt., **mindestens 3 Druckzeilen**) Gewerbliche Anzeigen werden mit „G" gekennzeichnet

☐ **privat** (je 5 Zeilen pauschal 5,- €. Beispiel: 1 - 5 Zeilen = 5,- €, 6 - 10 Zeilen = 10,- € usw.)

☐ **eine Chiffre-Anzeige** (Gebühr zusätzlich 8,- €)

Gewerbliche Anzeigen bitte per Lastschrift bezahlen oder Rechnung abwarten.

Der Text soll in der Rubrik

1 ☐ Verkauf allgemein	15 ☐ Verkauf Loks + Wagen N & Z	30 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude TT	70 ☐ Verkauf Bücher + Zeitschriften
2 ☐ Ankauf allgemein	16 ☐ Ankauf Loks + Wagen N & Z	31 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude TT	75 ☐ Ankauf Bücher + Zeitschriften
5 ☐ Verkauf Loks + Wagen H0	20 ☐ Verkauf Loks + Wagen allg.	35 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude N & Z	80 ☐ Verkauf Fotos + Dias
6 ☐ Ankauf Loks + Wagen H0	21 ☐ Ankauf Loks + Wagen allg.	36 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude N & Z	85 ☐ Ankauf Fotos + Dias
10 ☐ Verkauf Loks + Wagen TT	25 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude H0	40 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude allg.	88 ☐ Urlaub
11 ☐ Ankauf Loks + Wagen TT	26 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude H0	41 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude allg.	90 ☐ Dies + Das
			95 ☐ Börsen + Auktionen

_______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe erscheinen.
(Nach Anzeigenschluss eintreffende Anzeigen werden im nächsten Heft veröffentlicht.)

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon usw. in die Kästchen eintragen. Sie zählen bei der Berechnung mit. Wegen Fettdruck und unterschiedlicher Zwischenräume gibt es eventuell Abweichungen zwischen Coupon und gedruckter Anzeige.

Name/Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

LKZ/PLZ/Ort

Telefon inkl. Vorwahl — Fax

Ich bin Abonnent ☐ Ja ☐ Nein

☐ Den Betrag von € _______ buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) ab. (Gilt nicht für Ausland).

Konto-Nummer

Bankleitzahl

Bank

☐ Betrag über € _______ liegt in bar / als Scheck bei.

Datum, Unterschrift

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie den MODELLEISENBAHNER

Die Übersicht enthält nach Postleitzahlen geordnet alle Modellbahn-Fachgeschäfte, die in ihrem Sortiment den MODELLEISENBAHNER führen. Rufen Sie uns bitte an, wenn Sie auch auf dieser Seite aufgeführt werden wollen.

Telefon (07524) 9705-0, Fax (07524) 9705-45

PLZ-Gebiet 0

- **01069 Dresden:** Lokpavillon Dresden, Friedrich-List-Platz 2;
- **01108 Dresden:** Körner Modellbahn, Königsbrücker Landstr. 372;
- **01277 Dresden:** Bufe-Fachbuchzentrum Eckard Rose, Reinhold-Becker-Str. 28; Modelltechnik Großbahnen, Oehmestraße 16;
- **01307 Dresden:** Tan Modellbau u. Modelleisenbahnen, Pfotenhauerstr. 66;
- **01326 Dresden:** Der Modelleisenbahnladen Saase u. Leuteritz GbR, Pillnitzer Landstr. 242; Modellbau + Bastlerbedarf, Friedrich-Wieck-Str. 8;
- **01445 Radebeul:** Modelleisenbahnen Klaus Grundkötter, Hauptstr. 22;
- **01468 Moritzburg:** Eisenbahnladen, Schloßallee 23;
- **01471 Radeburg:** Modellbahn Otto, Königsbrücker Str. 28;
- **01558 Großenhain:** Modellbahn und Modellbau, Meißnerstr. 16;
- **01594 Boritz:** Modell Shop Bernd Werner, Leckwitzer Str. 8;
- **01662 Meißen:** Modell- u. Technik Meißen, Gerbergasse 7;
- **01773 Altenberg:** Elektro Rode Modelleisenbahnen, Rathausstr. 24;
- **01796 Pirna:** Modellbahnen + Modellbau, Dohnaischer Platz 6 A;
- **01773 Altenberg:** Elektro-Rode, Rathausstr. 24;
- **01809 Heidenau:** Hobby Boutique, Ernst-Thälmann-Str. 4;
- **01844 Neustadt:** Spielzeugland Sick, Karl-Marx-Str. 2;
- **01904 Neukirch:** Klein-Technik Hobby-Treff Inh. Ortrun Kaufer, Hauptstr. 44 b;
- **01936 Königsbrück:** Modellbau Pofand Modelleisenbahnen, Alte Poststr. 7;
- **02708 Löbau:** Spielzeugland Inh. Marlies Reuss, Rittergasse 3;
- **02730 Ebersbach:** Modellbahn-Boutique Inh. Bärbel Siller, Löbauer Str. 11;
- **02763 Zittau:** Bahn + Modell Fichte & Lenk GmbH, Markt 20; Haltepunkt, Techn. Spielwaren u. Modellbahn, Inh. Jähne und Teichgräber, Reichenberger Str. 32;
- **02826 Görlitz:** Modell Bahnhof, Inh. Ingolf Feldt, Nonnenstr. 13;
- **02994 Bernsdorf:** Modelleisenbahn/Spielwaren, Dresdner Str. 26;
- **03048 Cottbus:** Böcking & Sohn Modelleisenbahnen + Modellbau, Vetschauer Straße 70;
- **04109 Leipzig:** Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4;
- **04159 Leipzig:** Spiel + Hobby Station Nütz, Georg-Schumann-Str. 248;
- **04229 Leipzig:** Modellbahnfachgeschäft A. Nitsche, Altranstädter Str. 44; Schwarz-Modelleisenbahnen, Walter-Heinze-Str. 9;
- **04277 Leipzig:** Bahn + Hobby Günsel, Karl-Liebknecht-Str. 152;
- **04279 Leipzig:** LGB-Station Bemmann im "Moritz-Hof", Zwickauer Str. 125;
- **04289 Leipzig:** Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275;
- **04299 Leipzig:** Bernd Missler Spielwaren u. Modellbahn, Papiermühlstr. 9;
- **04315 Leipzig:** Dirk Bertram, Wurzener Str. 4;
- **04736 Waldheim:** Hofmann's Hobby-Shop, Niederstadt 27;
- **06108 Halle/Saale:** Modellbahnstation Inh. Stefan Ullrich, Kleine Ulrichstr. 19;
- **06110 Halle:** Modellbahncenter Minich, Lutherplatz 11 (a. Wasserturm);
- **06114 Halle/Saale:** Spielwaren u. Modellbahnen Halle GbR, Große Brunnenstraße 63;
- **06217 Merseburg:** Fröhlich's Modellbahnstudio Inh. Ilona Fröhlich, August-Bebel-Str. 54;
- **06231 Bad Dürrenberg:** TT-Modellbahnstübchen, Ostrauer Str. 13;
- **06406 Bernburg:** Bernburger Modellbauladen, Liebknechtstr. 10;
- **06484 Quedlinburg:** Modellbahn-Service Dietrich Steinbrink, Pölkenstr. 24;
- **06525 Sangerhausen:** Spielwaren Schwabe, Ulrichstr. 2 (Am Kino);
- **06528 Oberröblingen:** Spielwaren - Modelleisenbahn, Inh. Jörg Rubelowski, Haupstr. 65;
- **06547 Stollberg:** Der Modellbahnhof W. Gurniak & Partner GbR, Bahnhof 1;
- **06556 Artern:** Hoffmann Elektrotechnik u. Modelleisenbahn, Puschkinstr. 34 ;
- **06618 Naumburg:** Modellbahneck Wolfgang Ethner, Freyburger Str. 4;
- **06667 Weißenfels:** Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2 A;
- **06749 Bitterfeld:** Modelleisenbahn-Center, Walther-Rathenau-Str. 45;
- **06774 Söllichau:** TT-Host-Modellbau Neumann & Riethdorf GbR, Bergstr. 23;
- **07381 Pößneck:** Günthers, Inh. Margit Günther, Neustädter Str. 75;
- **07607 Eisenberg:** Modellbahnshop, Inh. Heinz Marek, Steinweg 18;
- **07937 Zeulenroda:** Modellbahn-Modellbau Inh. M. Schuster, Schopper Str. 31;
- **07980 Berga/Elster:** Papier-Büro-Spiel-Modellbahnen H. Kretzschmar, Bahnhofstr. 19;
- **08107 Kirchberg:** Spielwaren u. Elektroartikel mit Modellbahnen und Service, Torstr. 2;
- **08223 Falkenstein:** Falkensteiner Modellbahnstube, Hauptstr. 32;
- **08262 Tannenbergsthal:** Modellbahnwelt Albert, Waldhäuser Str. 4 a;
- **08280 Aue:** C. A. Schieck Modelleisenbahnfachgeschäft, Auerhammer Str. 1;
- **08289 Schneeberg:** Modelleisenbahn, Fachgeschäft & Service, Kleinserienmodell Peter Lorenz, Stollnhof 1;
- **08297 Zwönitz:** Modellbahn + Zubehör Olaf Günther, Siedlungsstr. 8;
- **08468 Reichenbach:** Modellbahn Müller, Zwickauer Str. 219;
- **08468 Reichenbach:** Modellbahn-Spitzner, Albertistr. 16;
- **08523 Plauen:** Modellbahn Rösner, Thomas-Mann-Str. 14; Modellbahnfachmarkt Plauen, Neuendorfer Str. 145;
- **09113 Chemnitz:** Modellbahn Saxonia Dipl.-Ing. Dietmar Goller, Schloßteichstr. 1 (Eingang: Bergstr. 4)
- **09127 Chemnitz:** Modellbahn-Center Jennert, Augustusburger Str. 249;
- **09212 Limbach-Oberfrohna:** Modellbahnladen Susanne Sabsch, Querstr. 17;
- **09326 Geringswalde:** Modellbahnhof Hobby+ Spiel, Dresdener Str. 66;
- **09350 Lichtenstein:** Tool Power, Modell + Modellbahnen, Inh. Ralf Kötteritz, Chemnitzer Str. 6;
- **09366 Stollberg:** Modellbahnen Junghanns, Rudolf-Breitscheid-Str. 17;
- **09419 Thum:** W. Oelmann Inh. Ralf Oelmann, Greifensteinstr. 5;
- **09456 Annaberg-Buchholz:** Modellbahn Gudrun Höber, Bärensteiner Str. 72;
- **09465 Neudorf/Erzgebirge:** Fahrkartenstübl im Bahnhof Neudorf, Am Bahnhof 6 c;
- **09496 Marienberg:** Modell u. Bahn, Zschopauer Str. 11;

PLZ-Gebiet 1

- **10318 Berlin:** Modellbahnbox Karlshorst, Treskowallee 104;
- **10405 Berlin:** Modellbahnen a. Königstor Inh. S. Teich, Greifswalder Str. 2;
- **10437 Berlin:** Modelleisenbahnen Lothar Fohringer, Kopenhagener Str. 73;
- **10589 Berlin:** Modellbahnen a. Mierendorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16;
- **10627 Berlin:** Toto's Eisenbahnladen Michael Dümchen, Pestalozzistr. 28;
- **10711 Berlin:** Schiffs- u. Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 22-23;
- **10717 Berlin:** Der Lokvogel Modelleisenbahnen + Zubehör, Holsteinische Str. 44; Zentral-Station An- und Verkauf, Güntzelstr. 39;
- **10789 Berlin:** Micha's Bahnhof, Nürnberger Str. 21; Modellbahnen Turberg, Lietzenburger Str. 51;
- **10827 Berlin:** Hajo's Spielzeugland, Kolonnenstr. 5 - 6; Helma's Lokschuppen, Crellestr. 2;
- **10967 Berlin:** Der Modellbahner am Zickenplatz, Boppstr. 7;
- **12105 Berlin:** Modellbahn-Pietsch GmbH, Prühßstr. 34; Peter Gierke Modelleisenbahn+Spielzeug An- und Verkauf, Suttnerstr. 2;
- **12109 Berlin:** Modellwelt, An- u. Verkauf von Modelleisenbahnen, Mariendorfer Damm 45;
- **12109 Berlin:** Tabak & Mehr Shop, Inh. Mark Buhlin, Mariendorfer Damm 14;
- **12157 Berlin:** Eisenbahnen Vogelbusch Ankauf & Verkauf, Cranachstr. 9;
- **12163 Berlin:** Lokschuppen, Markelstr. 7;
- **12437 Berlin:** Reiner's Modellbahn-Padies, Kiefholzstr. 186
- **12542 Berlin:** „Zum alten Dampfross", Mike Lorbeer, Rudower Str. 70;
- **12621 Berlin:** Modellbahn-Sachse, Planitzstr. 9;
- **12689 Berlin:** Modelleisenbahnen Barbara Krüger, Wittenberger Str. 68;
- **13088 Berlin-Weißensee:** Modellbahn & Zubehör, Inh. Marco Nowack, Berliner Allee 18;
- **13189 Berlin:** Modelleisenbahnen Pankow Volker Ochs, Berliner Str. 48;
- **13359 Berlin:** Breyer Modellbahnen, Mareike Biggam, Koloniestr. 143/Osloer Str.: Berlin/Wedding
- **13581 Berlin:** Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13 A;
- **14057 Berlin:** Breyer Modellbahnen, Kaiserdamm 84, Berlin/Charlottenburg
- **14169 Berlin:** Modellbahnen in Zehlendorf B. Retzlaff, Berliner Str. 37;
- **14467 Potsdam:** Modellbahnen in Potsdam a. d. Fußgängerzone, Jägerstr. 20;
- **14469 Potsdam-Eiche:** Phillips Modellbahnhof, Kaiser-Friedrich-Str. 89;
- **15344 Straußberg:** Modellbahnbörse Lo(c)kschuppen, Lindenplatz 2;
- **15711 Königs Wusterhausen:** Modellbahnen & Mehr Inh. Ute Böhme, Weg am Krankenhaus 5;
- **15831 Mahlow:** WeichenLäufer Modellbahnen, Petra Muschick, Ibsenstr. 6
- **15907 Lübben:** Spreewälder Bimmelguste Inh. Winfried Müller, Berliner Str. 4;
- **16225 Eberswalde:** Lok in-Roll out, Inh. Thiele und Hutfilz, Eisenbahnstr. 75;
- **16303 Schwedt/Oder:** Spielwarenfachgeschäft Brigitte Simon, Berliner Str. 135 B;
- **16321 Bernau:** Spielwarenfachhandel J. Bostedt u. D. Fischer, Breite Str. 13;
- **17033 Neubrandenburg:** Modellbahn & Modellbau, Inh. Harald Randel, Im Bahnhof Neubrandenburg;
- **17235 Neustrelitz:** Elektrohaus Winter, Glambeckerstr. 31;
- **17291 Prenzlau:** Spielwarenfachgeschäft B. Simon Inh. Salo Simon, Stettiner Str. 28;
- **17309 Pasewalk:** Modelleisenbahn & Modellbau Rast, Grabenstr. 4;
- **17438 Wolgast:** Modellbau und Hobby Wolgast, Wilhelmstraße 63;
- **17489 Greifswald:** Schildhauer-Modellbahn-Center, Schuhhagen 28/29-1.Etage;
- **18055 Rostock:** Modelleisenbahnen Schultz, Lange Str. 3;
- **18057 Rostock:** Modellbahn Schaft Inh. St. Hellwig, Friedhofsweg 2;
- **19053 Schwerin:** Bärenstark-Spielwaren u. Modellbahnen, Geschw.-Sch.-Str9, Burgseegal; Thomas Glüsing Modellbau u. Eisenbahn, Mecklenburgstr. 5;
- **19243 Wittenburg:** Deja Spielwaren GmbH idee+spiel Fachgeschäft, Große Straße 12;
- **19322 Wittenberge:** Modelleisenbahnstudio Inh. M. Hintz, Lenzener Str. 75 D;

PLZ-Gebiet 2

- **20099 Hamburg:** Modellbahnkiste, Lange Reihe 17 (Nähe Hauptbahnhof);
- **20255 Hamburg:** Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70;
- **20354 Hamburg:** Wede Fachhandlung /im Hanse-Viertel, Grosse Bleichen 36 ;
- **22083 Hamburg:** Modellbahnkiste Wolter, Von-Axen-Str. 1;
- **22087 Hamburg:** Modellbahn Hesse, Landwehr 29;
- **22113 Oststeinbek:** GWM Engel KG, Inh. Gerhard, Wolfgang und Manfred Engel, Im Hegen 4;
- **22177 Hamburg:** Spiel + Hobby Haus Hartfelder, Bramfelder Chaussee 251;
- **22299 Hamburg:** Meyers Modellbahn Winterhude Spezialgeschäft f. Eisenbahn, Barmbeker Str. 171;
- **22305 Hamburg:** Versandservice der Buchhandlungen, Thalia & Boysen u. Maasch, Bramfelder Str. 102 B
- **22393 Hamburg:** Modellbahn-Center Hamburg, Stadtbahnstr. 40;
- **22848 Norderstedt:** Modellbahnstation Behm, Am Tarpenufer 6;
- **22880 Wedel:** Die Gartenbahn Inh. Dieter Gringel, Mühlenstr. 42;
- **23966 Wismar:** Modellbahn Börse, Dankwartstr. 52;
- **24103 Kiel:** Gleis 7, Inh. Dieter Köster, Waisenhofstr. 7-9;
- **24223 Raisdorf:** Modellbahnladen Stehr GmbH, Gutenbergstr. 52;
- **25348 Glückstadt:** Meiners Hobby & Spiel GmbH, Gr. Kremper Str. 13;
- **25524 Itzehoe:** Spielzeug John, Feldschmiede 23;
- **25746 Heide:** Lütje Spielzeug & Computer, Süderstr. 4;
- **25813 Husum:** Loto-Toto-Zeitschriften, Süderstr. 1a;
- **26789 Leer:** Hobby-Shop, Bremer Str. 6;
- **28217 Bremen:** Modellbahn-Meyer Inh. Manfred Meyer, Bremerhavener Str. 73/75;
- **28237 Bremen:** Roland Modellbahnstudio GmbH & Co. A. Schuchardt + Partner, Gröpelinger Heerstr. 165;
- **28779 Bremen:** Modelleisenbahn u. Modellbauzentrale Bremen Nord, Besanstr. 111;
- **28865 Lilienthal:** Haar Modelleisenbahnen, Hauptstr. 92 + 96;
- **28870 Ottersberg:** Dodenhof, ;
- **29225 Celle:** Bastel- u. Railway-Depot, Lauensteinplatz 7;

PLZ-Gebiet 3

- **30159 Hannover:** Karstadt Sport & Spiel, Große Packhofstr.;
- **30419 Hannover:** Train & Play, Herrenhäuser Str. 53;
- **30161 Hannover:** Modelleisenbahnen Im Gleisdreieck, Reimann, Steintorfeldstr. 4;
- **31135 Hildesheim:** Modellzentrum Hildesheim, Peiner Landstr. 213;
- **31177 Harsum:** Rupert Kreye Modellbahnzubehör, Kaiserstr. 49;
- **31224 Peine:** City Kaufhaus Knolle, Bahnhofstr. 2;
- **31515 Wunstorf:** Der Eisenbahn-Keller, Hagenburger Str. 22 a;
- **31582 Nienburg:** Emil Twele, Langestr. 53;
- **32427 Minden:** Modellbahnen Born, Königsstr. 132 a;
- **32839 Steinheim-Sandebeck:** Siegfried Heerde, TT-Modellbahn, Leopoldstaler Str. 9;
- **33098 Paderborn:** Technik und Hobby Rainer Temme, Kamp 32;
- **33102 Paderborn:** Modellbahn-Modellbau MMZ, Inh. W. Sester, Friedrichstr. 7;
- **33332 Gütersloh:** Modellbahnladen J. Weithöner, Kampstr. 25;
- **33602 Bielefeld:** Spiel und Hobby Brauns GmbH Abt. Modelleisenbahn, Feilenstr. 10 - 12;
- **33613 Bielefeld:** Geschenke-Eck Spielwaren, Gerh.-Hauptmannstr. 21;
- **34117 Kassel:** Modellbahn Oehler GmbH, Treppenstr. 9;
- **34123 Kassel:** Spielwaren Walter Raabe, Leipziger Str. 153
- **34134 Kassel:** Treffpunkt Eisenbahn, Altenbanauer Str. 133;
- **34414 Warburg:** Modelleisenbahnen - Modellbau, Zur Diemelmühle 11;
- **35510 Butzbach:** Günter Schott Modellbahnen, A.W. Heilstraße 2;
- **35708 Haiger:** Modellbahnen, Flug- und Modellbau, Hüttenstr. 1;
- **37176 Nörten-Hardenberg:** Adolf Scheer, Lange Str. 95;
- **37213 Witzenhausen/Werretal:** Hobby + Technik
- **37235 Hessisch Lichtenau:** Kaufhaus Frank, Poststr. 12;
- **37308 Heilbad Heiligenstadt:** Roland Conrad Modelleisenbahn & Elektrotechn., Stubenstr. 11;
- **37431 Bad Lauterberg:** H. Schwickert GmbH & Co. KG Spielwaren, Hauptstr. 88-92;
- **37431 Bad Lauterberg:** LGB-Station, Südharzer Modellbahnschuppen, Uwe Bierwirth, Dammwiese 4;
- **37603 Holzminden:** Streicher Modelleisenbahnen Modellautos, Wilhelmstr. 32;
- **38100 Braunschweig:** Modellbahn-Center Tiebe, Marstall 16;
- **38104 Braunschweig:** Zaade Modellbahnelektronik, Ebertallee 71;
- **38124 Braunschweig:** Modellbahnen Broders, Inh. Guido Broders Jenasteg 6;
- **38165 Essenrode:** Auto & Bahn, Modelleisenbahn & mehr, Alte Krugstr. 10;
- **38820 Halberstadt:** Modelleisenbahnfachgeschäft Bettina Hohmann, Friedrich-Ebert-Str. 34;
- **38855 Wernigerode:** Harzer Reise & Geschenkboutique im Hauptbahnhof Wernigerode, Schreiberstr. 51;
- **38889 Blankenburg:** Blankenburger Lokschuppen, Herr Noll, Lange Str. 42

• **39104 Magdeburg:** Stock & Heinze GmbH Modelleisenbahnfachgeschäft, Otto-v.-Guericke-Str.9;
• **39108 Magdeburg:** Modellbahn-Voigt Olvenstedter Str. 51;
• **39218 Schönebeck:** Fahrradgeschäft Ingo Klettke, Wilh.-Hellge-Str. 220;
• **39326 Samswegen:** Olaf Ehrlich, Ercosat, Meseberger Str. 14;
• **39343 Süplingen:** Modelleisenbahnen Barbara Pfaffenholz, Bodendorfer Str. 6;
• **39576 Stendal:** Modellbahnfachgeschäft Ehrig, Breitestr. 38;

PLZ-Gebiet 4

• **40217 Düsseldorf:** Menzel's Lokschuppen & Töff Töff GmbH, Friedrichstr. 6;
• **40625 Düsseldorf:** Modellbahn Breuer, Alter Markt 14-15;
• **40721 Hilden:** Modellbahnladen Hilden Inh. Klaus Kramm, Hofstr. 12;
• **40878 Ratingen:** Modellbahn-Auto-Laden,Inh. Wolfgang Degen, Bechemer Str. 47
• **41334 Nettetal - Kaldenkirchen:** Modelleisenbahnen und Zubehör Willy Trienes, Venloer Str. 6;
• **41460 Neuss:** Stellwerk Modellbau GmbH, Friedrichstr. 17;
• **41836 Hückelhoven:** B & T Modellspielwaren GbR, Gladbacher Str. 29;
• **42281 Wuppertal:** Modell-Eisenbahn-Club, Stütingsberg 45;
• **42281 Wuppertal:** Modellbahn Matschke, Inhaber Laag GmbH & Co. Vertriebs KG, Schützenstr. 90;
• **42289 Wuppertal:** Modellbahn Apitz, Heckinghauser Str. 218;
• **42697 Solingen:** Modellbahnbörse Koch u. Schui, Bonner Str. 26;
• **42699 Solingen:** Modellbahnhof, Merscheiderstr. 23;
• **44135 Dortmund:** Karstadt Sport & Spiel (Spielwarenabt.), Ostenhellweg 34;
• **44141 Dortmund:** Der Lokschuppen Modellbahnen-Autoshop, Märkische Str. 227;
• **44287 Dortmund:** Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133;
• **44787 Bochum:** Dau-Bo-Bahn/Dau-Modell, Herner Str. 278; Spielzeug-Paradies Wagner & Raschka OHG,Dr.-Ruer-Platz 6;
• **45145 Essen:** Modellbahn-Ecke Inh. Ursula Aschmann, Berliner Str. 29;
• **45279 Essen-Steele:** Kracht & Cramer Modelltechnik GmbH, Ruhrau 46a;
• **45476 Mülheim/R.:** Lenny's Bahnshop, Oberhausener Str. 141;
• **45479 Mülheim:** Modelleisenbahnen Euler, Grabenstr. 2;
• **46238 Bottrop:** Technoshop, Horster Str. 262;
• **46427 Emmerich:** Rail Art Video;
• **46483 Wesel:** Modellbahn Lübke, Caspar-Bauer-Str. 33;
• **47051 Duisburg:** Drehscheibe GmbH Bahn, Auto + Modell, Kuhstr. 8;
• **47798 Krefeld:** Crefelder Lokschuppen, Breite Str. 64 - 66;
• **47829 Krefeld:** Modellbahnzentrum Uerdingen, Niederstr. 83;
• **48145 Münster:** WieMo Modellbahntreff, Warendorfer Str. 21;
• **48153 Münster:** Gierse GmbH Modelleisenbahnen, Hammer Str. 27; Modellbahnen Walter Licht GmbH, Hammer Straße 157;
• **49078 Osnabrück:** JB Modellbahn-Service GmbH, Lotter Str. 16;
• **49356 Diepholz:** Wilhelm Stegmann Modellbahnen, Kohlhöfen 3;
• **49808 Lingen/Wachendorf:** Modellsport Gerd Lübbers, Mühlengraben 4;

PLZ-Gebiet 5

• **50226 Frechen:** Kiosk Parge, Freiheitsring 2;
• **50321 Brühl:** Buchhandlung Köhl, Kölnstr. 30;
• **50667 Köln:** SF-Spiel + Freizeit Handelsbetrieb GmbH, Schildergasse 46-48;
• **50827 Köln:** Lypold's Modellbahnen, Venloer Str. 664;
• **51105 Köln:** Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hachenburger Str. 20;
• **51107 Köln:** Lokstation Köln, Inh. Horst Franken, Rösrather Str. 47;
• **51379 Leverkusen:** Bw-Opladen Modelleisenbahnen, Düsseldorfer Str. 173;
• **51381 Leverkusen:** Spiel & Hobby Studio, Quettinger Str. 200;
• **51469 Bergisch Gladbach:** Eisenbahn und Modellbau Klaus Spisla, Mülheimer Str. 180;
• **51645 Gummersbach:** Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hohlerstr. 2;
• **52062 Aachen:** Modellbahn-Center Hünerbein, Markt 11-15;
• **52134 Herzogenrath:** Modellbahn B. Reichert, Bicherouxstr. 5-7;
• **52372 Kreuzau:** Drügh's Modelleisenbahnen Inh. M. Schoddel, Kreuzauer Str. 59;
• **52441 Linnich:** Brumm & Dampf Inh. Klaus Schmidt, Rurstr. 32 A;
• **53111 Bonn:** Modellbahnstation Bonn, Rosental 52; Modellbahnland Bonn-Rhein-Sieg, Inh. Winfried Lucht, Stiftsplatz 5;
• **53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler:** Technik Fritz, Modellbau u. Eisenbahn, Wilhelmstr. 51-52;
• **53859 Niederkassel:** Müller's Modellspielwaren Shop, Spicherstr. 8;
• **55130 Mainz:** Weisenauer Modellbahnladen Harald Schuldes, Wormser Str. 91;
• **55568 Staudernheim:** Haulk's Sammlereck, Inh. Gabi Schulz, Seegasse 2
• **56070 Koblenz-Lützel:** Margot's Modelleisenbahnen, Schüllerplatz 10 - nähe alter Moselbrücke-;
• **56564 Neuwied:** Modellbahntreff K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50;
• **57076 Siegen:** Keßler's Ecke Modellbahnen - Modellautos, Inh. Kober, Siegstr. 24;
• **57399 Benolpe:** Modellbahnstübchen Karl-Heinz Heine, Bahnweg 3 - bei Palmen;
• **58135 Hagen (Haspe):** Lokschuppen Hagen-Haspe Modelleisenbahnen-Modellautos, Kölner Str. 23 (B 7);
• **58452 Witten:** Fa. Franz Engel, Spielwaren/ Modellbahnfachabteilung, Ruhrstr. 26;
• **58511 Lüdenscheid:** Gustav Diels Nachf. Uhren-Schmuck-Lehrmittel, Werdohler Str. 5;
• **58762 Altena:** IGE Altena, v.d. Uwe Aman;
• **59065 Hamm:** Kremers KG Spielwaren-Fachgeschäft, Oststr. 56;
• **59269 Beckum:** Spiel + Freizeit Stöwer Vedes-Fachgeschäft, Wilhelmstr. 35 - 37; Spielwaren Schermuly, Nordstr. 6;
• **59394 Nordkirchen:** Spiele-Zug, Bergstr. 14;
• **59457 Werl:** Angelika's Modellbahn- und Spielzeugbörse, Hammer Str. 44;

PLZ-Gebiet 6

• **60311 Frankfurt:** Spielzeugkiste E. Häfner Nähe Konstablerwache, Kurt-Schumacher-Str. 31;
• **60431 Frankfurt:** PM Modellbau Inh. Ingrid Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195;
• **63619 Bad Orb:** Peter Schauberger, Martinusstr. 16;
• **63654 Büdingen:** Modell + Technik Rainer Mäser, Bahnhofstr. 37;
• **63897 Miltenberg:** Modelleisenbahnen Seide GbR, Ankergasse 15 u. 22;
• **64283 Darmstadt:** Der Lokschuppen, Kirchstr. 18;
• **64720 Michelstadt:** Michelstädter Modellbahn-Treff, Braunstr. 14;
• **65428 Rüsselsheim:** Speed, Märklin-Fachgeschäft, Inh. Jens Andree, Friedensstraße 4;
• **65510 Idstein:** Modellbahn-Treffpunkt Homberg, Grunerstr. 16;
• **66589 Merchweiler:** Modellbahn-Hobbycenter-Saar, Auf Pfuhlst/Gewerbegebiet;
• **67069 Ludwigshafen:** Modell- & Spielecke Inh. Karsten Neubauer, Friedrichstr. 2;
• **67071 Ludwigshafen:** Spielwaren-Fachgeschäft Werst, Schillerplatz 1;
• **67112 Mutterstadt:** Spielwaren Weinacht, Neustadter Str. 28;
• **67227 Frankenthal:** Modellbahn & Spiel Jürgen Diehl, Kopernikusstr. 16;
• **67655 Kaiserslautern:** DiBa-Modellbahn Inh. Divivier, Eisenbahnstr. 55;
• **67806 Rockenhausen:** Schloyer Modellbahnfachgeschäft Inh. Axel Voigt, Kreuznacher Str. 9;
• **68259 Mannheim:** Roland Botsch, Ziethenstr. 54;
• **68309 Mannheim-Käfertal:** Modellbahn Treff, Dürkheimer Str. 20;
• **68519 Viernheim:** HobbyKit, Heidelberger Str. 48;
• **69214 Eppelheim:** Modellbahnen Schuhmann, Schützen-/Ecke Richard-Wagner-;

PLZ-Gebiet 7

• **70173 Stuttgart:** Spielwaren Kurtz Spiel & Freizeit, Marktplatz 10;
• **70176 Stuttgart:** Stuttgarter Eisenbahn-Paradies Inh. Gunter Heck, Leuschnerstraße 35;
• **70178 Stuttgart:** Modelleisenbahn-Center W. Schüler, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.;
• **70329 Stuttgart:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Im Bahnhof 1 Obertürkheim;
• **71032 Böblingen:** Eisenbahn- und Modellbau Köngeter, Poststr. 44;
• **71272 Renningen:** Firma Kauffmann Radsport und Spielwaren GmbH, Leonberger Str. 8;
• **71272 Renningen:** HS Modellbahntechnik, Weil der Städter Str. 21, 71272 Renningen
• **71334 Waiblingen-Beinstein:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Biegelwiesenstr. 31;
• **71672 Marbach:** Adolf Schnabl Modellbahn - Elektroartikel, Marktstr. 35;
• **71732 Tamm:** Bomo Modellbahn, G. Bortlik, Schorndorfer Weg 17;
• **72127 Kusterdingen:** GK Modellbau, Weingartshalde 10;
• **73207 Plochingen:** Bahn + Spiel Inh. Eckart Kühner, Urbanstr. 10;
• **73630 Remshalden:** E + E Elektro + Eisenwaren, Wilhelm-Enßle-Str. 40;
• **73660 Urbach:** EVA, H. Colberg, Dieselstr. 16;
• **73760 Ostfildern:** VS Modellbau Ing. Volker Spieth, Königsberger Str. 94;
• **74072 Heilbronn:** Böttinger Spielwaren City-Süd-Center, Südstr. 88;
• **74613 Öhringen:** Spielwaren+Modelleisenbahnen Bauer, Marktstr. 7;
• **74747 Ravenstein:** Modellbau Höhlein, Gladiolenweg 1;
• **75172 Pforzheim:** Modellbahn Seyfried, Durlacher Str. 12;
• **76133 Karlsruhe:** F. Wilhelm Döring Spiel + Freizeit + Hobby, Ritterstr. 5; Modellbahn Seyfried, Kronenstr. 24;
• **76137 Karlsruhe:** Eisenbahnlädle Jürgen Flößer, Augartenstr. 56;
• **76185 Karlsruhe:** Spiel und Freizeit, Greschbachstr. 3c;
• **76275 Ettlingen:** Pandi Spielshop GmbH, Karl-Friedrich-Str. 1;
• **76437 Rastatt:** BW-Modellbahn Service, L. Bächle, Hindenburgstr. 46;
• **76646 Bruchsal-Untergrombach:** idee + spiel Fachgeschäft Dieter Rachow, Büchenauer Str. 4a;
• **76684 Östringen:** Hees Elektrotechnik, Georgstr. 7;
• **78050 Villingen-Schwenningen:** Modellbahntreff Inh. Christoph Bernsee, Färberstr. 30;
• **78054 VS-Schwenningen:** RS-Modelleisenbahnen,
• **78462 Konstanz:** Spiel + Technik S. Klingeberger, Kreuzlinger Str. 1-3;
• **78713 Schramberg:** Hug Modellbautechnik, Berneckstr. 26;
• **79098 Freiburg:** Spiel + Hobby Hank GmbH, Bernhardstr. 12;
• **79183 Waldkirch:** Benz Electronic Modellspielwaren, Damenstr. 20;

PLZ-Gebiet 8

• **80634 München:** Fachbuchzentrum Mario Stiletto, Schulstr. 19;
• **80992 München:** Modellbahnprofis Riffler & Ruhland OHG, Feldmochinger Str. 35;
• **81667 München:** Die Modelleisenbahn, Orleansstr. 33;
• **82110 Germering:** Auto-Modellbahn-Welt Hödl, Untere Bahnhofstr. 50;
• **83352 Altenmarkt:** Modell-Eisenbahnen Brigitte Maier, Traunsteiner Str. 4;
• **84307 Eggenfelden:** Modellbahnen von A bis Z Roland Steckermaier, Landshuter Str. 14;
• **84375 Kirchdorf:** Toys + Tech J. Beicken Modellspielwaren, Robert-Bosch-Ring 4;
• **85354 Freising:** Dutsch GmbH, Untere Hauptstr. 50;
• **85368 Moosburg a.d. Isar:** Tabakbörse Holmes (im MiniMaß), Neue Industriestr. 7;
• **85599 Parsdorf:** Züge & Zubehör, W. Dauner, Dorfplatz 8;
• **85764 Oberschleißheim:** Eisenbahnparadies Oberschleißheim, am Fohlengarten 10 B
• **88601 Messkirch:** O. Veeser Inh. Oskar Häuptle, ;
• **88630 Pfullendorf:** Der Spielzeugladen Jürgen Heilig, Hauptstr. 22;
• **89073 Ulm:** Spielwaren Sindel GmbH & Co. KG, Neue Str. 77;
• **89275 Thalfingen:** Spielwaren Schäfer, Ulmerstr. 2;
• **89537 Giengen:** Die Bahnbude Ekkehart R. Krause, Bahnhofstr. 24 + 29;

PLZ-Gebiet 9

• **90402 Nürnberg:** Buchhandlung Emil Jakob, Hefnersplatz 8; Eisenbahn Dörfler, Färberstr. 34-36;
• **90419 Nürnberg:** Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109;
• **90459 Nürnberg:** Modellbahn Dietrich, Peter-Henlein-Str. 39; Modellbahntreff Inh. R. Gumpp u. K. Hertel, Wölkernstr. 34;
• **90762 Fürth:** Der Lokschuppen Inh. Thomas Friedel, Bahnhofplatz 8b;
• **91054 Erlangen:** Der Modellbahnladen Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr. 41; Krische-Mencke-Blaesing Universitätsbuchhandlungen, Universitätsstr. 16;
• **92729 Weiherhammer:** Modellbahn Weber, Am Bildbaum 26
• **94061 Waldkirchen:** Erwin Pollner, Marktplatz 10;
• **94315 Straubing:** Modellbahncenter, Inh. H. Riedel e. K., Am Hagen 10
• **95028 Hof/Saale:** Hofer Lokschuppen Exklusive Modellbahnen, Bahnhofstr. 25;
• **95615 Marktredwitz:** Modellbahn-Börse Hans Hofmann , Kösseinestr. 2;
• **96215 Lichtenfels:** Modellbahn Treff Inh. Horst Poltermann, Bahnhofstr. 12;
• **97437 Hassfurth:** Modellbau Kelling, Hofheimer Str. 11;
• **97828 Marktheidenfeld:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Untertorstr. 12;
• **97842 Karbach:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Bergstr. 14;
• **98527 Suhl:** Modellwelt Pietsch, Inh. Jürgen Pietsch, Gothaer Str. 13;
• **98530 Dillstädt:** Modellbahn-Shop Pabst, Ubernrohrerweg 4 A;
• **98574 Schmalkalden:** Modellbauzentrum Weidenbrunn, Gothaer Str. 32;
• **98617 Meiningen:** Modellbahnshop, Inh. Hannsgeorg Meyer, Utendorferstr. 12;
• **98693 Ilmenau:** Gleis 3 Modellbahnfachgeschäft, Pfortenstr. 31;
• **99084 Erfurt:** Modellbahn & Zubehör Steffi Ramsthaler, Fischersand 52
• **99084 Erfurt:** Haus des Buches Carl Habel GmbH, Anger 7;
• **99086 Erfurt:** bahn & auto Inh. D.-L. Endter, Magdeburger Allee 149;
• **99310 Arnstadt:** Modellbau-Welt Matthias Henning, Erfurter Str. 39
• **99423 Weimar:** Modellbau u. Hobby Center Nitschke, Schwanenseestr. 56;
• **99510 Apolda:** Modelleisenbahn u. techn. Spielzeug, Utenbacherstr. 41;
• **99610 Sömmerda:** Modellbau & Kreatives, Weißenseer Str. 4;
• **99752 Bleicherode:** Modellbau Grosch Bleicherode Modellbaufachgeschäft, Obergebraer Str. 25;
• **99867 Gotha:** In der City, Mönchelsstr. 23; Modellbahnfachhandel, Leinastraße 81;

Belgien

• **7850 Edingen/Enghien:** Jocadis sprl Trains & Trams Miniatures, Rue de Bruxelles, 53 Brusselst;

Dänemark

• **2860 Söborg:** Loko-Dan Import Leif Lise, Buddingevej 229;

Frankreich

• **75009 Paris:** Transmondia Librairie Ferroviaire, 48 Rue de Dovai;

China

• **Hong Kong:** Port-Link (Pacific) LTD., Unit A, 7/F, Kwai Shun Industrial Centre North, No. 51-63 Container Port Road, Kwai Chung;

Niederlande

• **2283 VJ Rijswijk:** De Wapstad Treinen & Modelbouw, Huis te Landelaan 462;
• **4845 CE Wagenberg:** De Spoorbrug Gerda en Jaap Bergmans, Dorpstraat 2;
• **5614 GB Eindhoven:** Treinhobby Speyer, Rozemarijnstraat 14 A;
• **7315 BB Apeldoorn:** Theo Wentink, Loseweg 39;
• **9466 PG Gasteren:** Locomotion-Spoorwegmodelbouw, Westeinde 21;

Österreich

• **1060 Wien:** Memoba Inh. Oliver Veith, Aegidigasse 5;
• **1070 Wien:** Hobby-Sommer Modellbaugesellschaft m.b.H., Neubaugasse 26;
• **4810 Gmunden:** Modellbahnecke, Bahnhofstraße 43;
• **4563 Micheldorf:** Hobby- und Modellbau Werl, Parkweg 3;

Schweden

• **14222 Trangsund:** Jeco AB Wholesale-Distribution, Edbovagen 22;
• **21144 Malmö:** Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 12;

Schweiz

• **2543 Lengnau:** Morep AG Modellbahnen, Jurastr. 12 A;
• **4051 Basel:** Beltrami Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22;
• **4053 Basel:** Zum Lokschuppen AG, Dornacherstr. 23;
• **5432 Neuenhof:** Tivoli Hobby u. Modellbahnen AG, Züricher Str. 156;
• **8055 Zürich:** Gubelmann Modellbau, Friesenbergstr. 110;

Tschechische Republik

• **11000 Praha:** Pragomodel-Model Railroad Minishop, Klimentska 42;
• **12000 Praha 2:** Zum Eisenbahnkönig U krále zeleznic, Mánesova 42;

Ungarn

• **H-1084 Budapest:** Deak Modell Sport, Inh. Laszlo Deak, Nemet Utca 10;

Pocher: 8 - a. Präsidentenwagen USA (Nr. 224/2: 90,- Euro; 1 Lima: VT08, USA (208407L) rot/creme, selten: 120,- Euro; SBB-Tw RBe4/4 (208031) grün: 70,- Euro Tel. (06131) 362034 und Fax

Verkaufe Roco-Personenzug SBB CFF FFS Lok ro43655 u. je 2 mal ro44473 u. ro44472, originalverp., unbenutzt. Nur komplett abzugeben. Preis n.V. Tel. (03731) 449072 o. (0176) 24017901

H0-2L, kpl. Auflös.: Lust a. Modellbahn, 45 dig. Loks, vorw. Ep. III, ca. 60 Perswg., ca. 40 Güterwg., Intelli-Box, verst., Lokm. 2, Auto/Fig.-Sammlg., Leuchten, viel Zubehör, Bücher/Videos, alles neu, dig. Anlage ca. 4,20 x 1,40 mit BW. Nicht für Händler! Nur kompl. 10400,00 Euro. Tel. (069) 562719 ab 16 Uhr od. Tel. (0177) 2984328

Mä./Hamo: BR E03 (Vorserie): 150,- Euro; Trix: V160 (22476) Lollo: 80,- Euro; Trix: BR 18.3 (Glask. 22415): 100,- Euro; Set 23500: 3 bayr. Oldt.-Koletransportwg.: 100,- Euro; Riv.: E 117 (1668) 110,- Euro. Tel. (06131) 362034 und Fax

Biete BR 98009 DR 125,- Euro; 98011 150,- Euro; Piko franz. Zug CC7001 + 3 Silverlin. Wagen 95,- Euro; BR 171198 Kohlestaub 200,-; BR 05 tarn 200,- Euro; BR 23001 Wagner 65,-. Andreas Siebach, Finkenweg 3, 04451 Panitzsch

Märklin H0 4228 Rheingold Einzelteile, 1. Kl. Wagen, 2. Kl. Wagen, 1. Kl. Wagen mit Küche je 55,-, alle Top, Kesselwagenset 4514 Top + OVP 60,-; Museumswagen 1992 OVP + Top 44,-. Tel. (06743) 2473

Rarität: Orthwein V80 (2216), guter Lauf, Karton: 120,- Euro; Gützold: V119, DR (33200): 140,- Euro; Roco: V232, DR (43704): 120,- Euro; Brawa: V229, DR (0402): 140,- Euro. Tel. (06131) 362034 und Fax

Verk.: Piko: Saxonia = 150,- Euro; Hamo: ETA 815/515 oz./beige 90,- Euro; Sächs. Postwg. 24,- Euro; Roco: E 131 DB, grün, 80,- Euro; DSB-Schnellzug mit Lok MZ 1401 (Lima); 2 Schnellzugwg. v. Roco Nr. 4276 = 70,- Euro;; Lima FS Ital. 4 x Mitteleinstiegswg. Nr. 309137 je 6,- Euro. Günter Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Büddenstedt, Tel. (05352) 6471 Fax (05352) 537433

Fleischmann: T3 (4010): 125,- Euro; 03.10 (4172) Stroml.-Verkl.: 170,- Euro; BR 64 (4063): 90,- Euro; BR988 (4098) DRG: 120,- Euro; BR 55.25 (4145): 90,- Euro; Schienenbus Vt798 (+ Beiwagen 4400): 70,- Euro. Tel. (06131) 362034 und Fax

Liliput: Rarität: E 94 (Nr. 119) Original-Karton: 140,- Euro; BR 18.3 bad (4001): 150,- Euro; BR 62 (106201): 160,- Euro; Set 5 R-Wg. DB, grün (840): 75,- Euro; Set Kühlwg. + LKW Küppers-Kölsch: 20,- Euro Tel. (06131) 362034 und Fax

Riv: SNCF-Chapelon-Lok, braun (13 37) 150,- Euro; BR 18.4 (1367) DB (ehem. S3/6) V320 (1997): 120,- Euro; E117 (1668) 110,- Euro; 3-teilig: EMD/E8 (1860/6148): Southern Pac.: 160,- Euro. Tel. (06131) 362034 und Fax

ANKAUF
Loks + Wagen H0

Doppelstockw. von der Lübek-Büchner Eisenbahn gesucht. Angeb. an: Gerhard Hartung, Margaretenstr. 30, 18057 Rostock

Märklin: H0-Wagen 47897, 47899 SZD-Güterwagen. Lothar Polenz, Gisbert-Cremer-Str. 59, 51373 Leverkusen 1

Kaufe neuwertige Sammlung in Originalkartons, Gleich-/Wechselstrom, analog/digital, von Privat. Tel. (06324) 5504, Fax: (06324) 1207, E-Mail: Helmar.Abel@t-online.de

Tausche vermietete Eigentumswohnung, Wert ca. 30.000,- EUR, gegen neuwertige H0- oder Spur-I-Sammlung E-Mail: w.kamb@web.de, Tel. (0173) 3075036.

Bemo- und HAG-Eisenbahn von Liebhaber gesucht, gerne große Sammlung oder Einzelstücke. Tel. (02171) 737492

Märklin-Eisenbahn, 700/800-Serie, Spur 0, Spur I, von 1900 - 1950 sowie Zubehör, altes Blechspielzeug Schuco, BUB, Steiff-Tiere gesucht. Tel. (02171) 737492

Suche Mä. 83307 Tenderlok T 18. K. Raupach. Tel. (05593) 8839

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischmann, Roco. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

Suche in Topzustand: Hamo: BR 96, 44, 85, 011, 012, 18, 41, 03, S 3/6 und Elloks. Fleischmann + Roco: Dampfloks! Und Loks und Wagen in 2-L.-Strom von anderen Herstellern.
Chiffre M-6/38990

Suche 2 Triebtender Roco H0 für BR 01 oder 44 (Öl oder Kohle). Biete Piko ÖBB-Taurus 1016 038 H0, neu. Peter Schierschke, Ringstrasse 205, 59821 Arnsberg

Alles aus der Bastelkiste für H0, Wagen, Loks, Autos, Gebäude, usw., auch defekt, gesucht. Angebote bitte an Tel. (0175) 9805034 o. (0171) 1046973

Suche dringend: Roco 43810 ÖBB Rh 2045 grün m. alten Vorbauten. Tel. (07258) 7303 abends

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung, auch Geschäftsauflösungen, zu fairen Preisen. Tel. (06061) 921692 o. (0171) 1274757, Fax: (06061) 921693, A. Hotz **G**

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen. Tel. (021 71) 737492 Funk: (0173) 2903578

Märklin-Fan sucht Ihre Sammlung: 800er bis digital, Zubehör, Autos, Sprint, Spur 0, Faller-AMS, Wiking-Autos. Gerne Sammlungsauflösung, hole ab. Tel. (07308)921889 ab 18.00 Uhr

Suche Trix-Güterwagensets 23916 und 23936. Daniel Tempel, Tel. (095 21) 4753

Haben Sie eine größere Märklin-H0-Modelleisenbahn-Sammlung zu verkaufen? Dann rufen Sie mich an! Tel. (02256) 695 oder Fax (02256) 7408

VERKAUF
Loks + Wagen TT

Verk. in TT, BR 62 Tillig 199,- Euro; BR 50 Reko 260,-; BR 96 sehr feines Messingmodell, 8 Radsätze angetr., Faulhaber m. Schwungmasse 550,- Euro. Bernd Dahlitz, Peter-Dörfler-Str. 15, 89426 Wittislingen, Tel. (09076) 2284 oder (0173) 3428642

TT-Anlage: 1,4 x 2,0 m, 2 Ebenen vom Fachh. angefertigt, Modellgl. 16 elektr. Weichen, div. Signale, Bäume, Häuser bel., 3 Trafos, 3 Fahrkreise. NP war 3600 DM. Rechn. vorhanden. VB 1000,- Euro. Tel. (0179) 9006074

ANKAUF
Loks + Wagen TT

N / DR Güter- u. Pers., Flm. / Pico DB AG Arn. / Flm. / MTR. Loks (m. Decoder) Flm. / SEL zu verk. Li. gegen 0,55 Euro in Briefm.: Winfried Heinisch, Grünewaldstr. 14, 33615 Bielefeld

Verkaufe N-Spur: Loks, Wagen, Weich. und AR-Kataloge. Liste geg. Rückporto. Dieter Hoffmann, Brodersenstr. 28, 22041 Hamburg

Märklin: Miniclub, Spur Z. Loks, Wagen, Schienenmaterial, Zubehör. Liste auf Anfrage. Tel. (0172) 6238349, Fax (07257) 903927, E-Mail: mp.weber@t-online.de

VERKAUF
Loks + Wagen N & Z

Spur N: Roco: 23005 VT 11.5 TEE 4-teil. 129,-; 23000 ET 485/885 DB rot 89,-; 23244 ET 90 DB rot 79,-; 23218 BR 215 DBAG neurot 46,-; 23259 BR 290 DBAG „Cargo" 59,-; 23255 BR 290 DB rot 59,-; 02366A „Werk Lok 85" dklrot. 59,-; 23220 BR 215 DB rot 39,-; 23248 E60 grün DR 69,-; 23295 E60 rot DB 69,-; 02164A BR 160 DB rot 64,-; 23245 BR 150 grün DB 69,-; 23291 BR 150 DBAG neurot 79,-; 23310 BR 101 neurot DBAG 94,-; 2154 BR 144.5 DB grün 64,-; 02158A BR 1044 ÖBB orange 69,-; 02166A Re4/4 SBB dklgrau./rot 10101 69,-; 02166B Re4/4 SBB rot 10103 69,-; 23251 Re4/4 SBB hellgrau/rot 10102 69,-; Re 4/4 SBB rot 10104 69,-; 02157A CC7100SNCF grün/grün 74,-; 23237 Serie 7630 RENFE grün 74,-. Zentral-Station, An-, Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel./Fax (030) 8736356 **G**

ANKAUF
Loks + Wagen N & Z

Spur N, suche Dampflok BR 42.90, 12406 Minitrix. Christian Krakowsky, Lindenstr. 14, 02692 Großpostwitz, Tel. (0179) 8038631

N-Spur-Modelleisenbahn-Sammlung gesucht. Tel. (02256) 695 oder Fax (02256) 7408

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischmann, Roco. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen. Tel. (021 71) 737492 Funk: (0173) 2903578,

Spur N: Gepflegte Sammlung od. Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Hans-Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg, Tel. (09288) 925755, Fax (09288) 9259040 oder E-Mail: wkuli@t-online.de

redaktion@modelleisenbahner.de

Suche Modelleisenbahn Spur N, Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Lok- oder Bierwagensammlung. F. Gensheimer, Postfach, 66055 Saarbrükken, Tel./Fax: (0681) 700226. G

Suche Diesellok, Fleischmann N 7231 und 7229, funktionstüchtig. Angebote mit Kaufpreis an: Andreas Fahrenhorst, Wilhelmstraße 32, 494 77 Ibbenbüren, Tel. (05451) 501309

Suche von Arnold: E-Lok BR 254 der DR (Art.-Nr. 2368) o. als Ausführung E 94. Tel. (03723) 416047 ab 19 Uhr. E-Mail: mike.schneider@12move.de

VERKAUF
Loks + Wagen allgemein

Kaufe neuwertige Sammlung in Originalkartons, Gleich-/Wechselstrom, analog/digital, von Privat. Tel. (06324) 5504, Fax: (06324) 1207, E-Mail: Helmar.Abel@t-online.de

Aus Vitrinensammlung H0, 2-Leiter, Dampf-, Diesel- und E-Loks. Liste gegen Freiumschlag: H. Bürger, Ernst-Abbe-Weg 1 a, 45657 Recklinghausen

ANKAUF
Loks + Wagen allgemein

Tausche vermietete Eigentumswohnung, Wert ca. 30.000,- EUR, gegen neuwertige H0- oder Spur-I-Sammlung E-Mail: w.kamb@web.de, Tel. (0173) 3075036.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z - H0, auch Neuware und größere Sammlungen erwünscht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: (02841) 80352

Suche Eisenbahnen der Fa. Märklin aller Spurweiten, auch Zubehör, Einzelstücke oder Sammlungen. Freue mich über jedes Angebot. Diskrete und schnelle Abwicklung wird zugesichert. Tel. (09075) 8391 und Fax G

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen. Tel. (021 71) 737492 Funk: (0173) 2903578,

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischmann, Roco. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

Rehse Spur I: Eisenbahn von 1930 - 1940 gesucht. Einzelstücke oder ganze Sammlung, bitte rufen Sie mich an, wenn Sie etwas für mich haben. Ich bin seriös, Selbstabholer und freue mich sehr. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

LGB- und Märklin-Spur-I-Sammlung von Liebhaber gesucht. Gerne umfangreich. Bin seriös und Selbstabholer. Tel. (02171) 737492

Spur-0-Eisenbahn von Rehse, Zeuke, Liebmann, Krauss, Bing, BUB und Märklin von ca. 1930, von Liebhabe gesucht, gerne Loks + Waggons und Zubehör, sowie altes Blechspielzeug, Schiffe, Autos, Kutschen, Puppenherde. Tel. (02171) 737492

Suche alle Spurweiten und Größen. Waldemar u. Clarice Lange, Chemnitzer Str. 3, 36251 Bad Hersfeld. Tel. (06621) 78273 und Fax

VERKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Ladenneue Innenbeleuchtung für Fleischmann-VT 610 Pendolino 10,-; Trix-ems-Baustein 66571 10,-; Fernbedienung für Gützold-Profi-Fahrpult ATD 2500 10,-; Fl.-Profi-Gleise: 10 Schienen und 1 Paar Weichen (ohne Antrieb) 12,-. Günther Harms, Saseler Chaussee 197 A, 22393 Hamburg

ANKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Suche H0-Modellautos der DDR von Herr, Espewe, Permot, Haufe. Angebote bitte an kiama@planet-interkom.de, Tel. (033638) 4475

ANKAUF
Zubehör + Gebäude N & Z

Suche Minitrix-Dreiwege-Weiche mit Elektro-Antrieb. Angebote unter Fax (030) 93523870 oder E-Mail: hjmhotel@t-online.de

VERKAUF
Zubehör + Gebäude allgemein

Gebäudemodelle aus Karton von GleiMo. Download des Monats www.gleimo.de **G**

VERKAUF
Bücher + Zeitschriften

Bücher/Zeitschriften/Broschüren der DR/DB/Straßenbahn/Lokmagazin ab Heft 34 - 106. Dienstvorschrift der DR/DRG/DB AG. Liste gegen Rükkumschlag 1,10 EUR. Frithjof Krause, Stichelsdorfer Str. 2, 06112 Halle /S.

Kursbücher, Lok-Beschreibungen, Fabrikkataloge, Jubiläums-Bücher und -Broschüren, div. BD-Direktionen und Bws. Liste gegen Freiumschlag: H. Bürger, Ernst-Abbe-Weg 1 a, 45657 Recklinghausen

Moderne Eisenbahn / Eisenbahn-Magazin 1969 / 81 abzugeben gegen Gebot. Porto oder Abholung. Manfred Carl, Gehrenbergstr. 18, 88094 Oberteuringen, Tel. (07546) 499

Ich möchte die Zeitschrift "Der Modelleisenbahner" komplett verkaufen. Vorhanden sind: Jahrg. 1959 geb.; Sonderheft 1960; 2 - 4/1970; 6 - 12/1970; ab 3/71 - 12/2002 alle Hefte vorhanden. Angebote bitte nur schriftlich an Carsten-Uwe Bolle, Birkenstr. 8, 10559 Berlin-Moabit

Biete Lose-Blattsammlung in 4 Ordnern, Kosak: Das große Praxishandbuch für Hobbyeisenbahner, VP, Manfred Pechmann, Eichstraße 9, 25336 Elmshorn

E.R.-Video-Express, Ausg. 1 - 65, jeweils 1 x Video 60 Min. + Begleitheft (nur zusammen). Preis pro Ausgabe 7,- Euro. Tel. (0171) 6919283

Verkaufe: Hans-Willi-Walter's Highlights ab Jahrgang 1995 bis Jahrgang 2002, teilweise komplett. Nur geschl. Abgabe. Pr. nach Vereinbg. Tel. (03621) 705597

Wegen Platzmangel abzugeben: MEB 8/95 bis 12/02 (Top-Zustand), pro Heft 1,50 Euro (nur geschlossen) und Eisenbahn-Romantik-Zeitschrift "Züge" Nr. 45 - 60 mit Video (nur 1 x gespielt) je 5,- Euro (nur geschlossen). Möglichst an Selbstabholer, ansonsten per Nachnahme + Versandkosten. Joachim Käferstein, Ernst-Thälmann-Str. 12, 07356 Lobenstein

Technisches Spielzeug Märklin-Bände 3, 8, 11, 15 (neu). Zus. 165,- Euro, evtl. auch einzeln. Hans Engelhard, Schwabenstr. 36, 91052 Erlangen, Tel. (09131) 55530

!!! Bitte beachten !!!
Private Kleinanzeigen kosten:
1 - 5 Zeilen 5 Euro,
6 - 10 Zeilen 10 Euro usw.

Stein Meisterschule Mibahnbau Stein M'bahnanlagen u. Dioramen. Alba-Bücher Nr. 2 Anl.-Planung, Nr. 3 Anl.-bau, Nr. 5 Landschaft kpl. 45,- EUR, portofrei. H. Grözinger, Tel. (0711) 7356915 anrufen!

DR-Eisenbahnkalender 80er-Jahre; Bilder von der Eisenbahn, A4-Fotos DEWAG Halle (alle Ausgaben), kl. H0-Diorama. Siegfried Graßmann, Straße der Jugend 3, 06773 Gräfenhainichen

Wegen Auflösung nochmals reduziert: DB-Beschreibungen, DV, verschiedene Pläne, Kursbücher regional, MEB, EK, EM, Sonderhefte, Literatur, Bücher, Kataloge, Kalender, Verschiedenes. Mehrseitige Liste anfordern von: Wolfgang Ewich, Gebersdorfer Str. 105, 90449 Nürnberg

Miba 1948 - 2001, alle Jahrgänge, gebunden, 1a-Zustand. Abzugeben gegen Gebot. Tel. (09448) 807 ab 18 Uhr

Eisenbahn-Literatur von USA, Großbritannien, Österreich, Schweiz, Bundesrepublik und DDR. Auflösung einer große Sammlung, meist Topzustand. Ebenfalls Modelleisenbahn- u. historische Literatur. Liste gegen Freiumschlag: H. Bürger, Ernst-Abbe-Weg 1 a, 45657 Recklinghausen

MEB 1997 - 2002, je 12 Hefte; 10,- Euro je Jahrg.; zusammen für 40,- Euro; Miba Messe 1985 - 97 + 99 je 1 Euro; zzgl.Porto. Tel. (05131) 465503 Andre.Thaeder@t-online.de

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin 00/H0. www.koll-verlag.de Tel. (06172) 3024 56 **G**

Verk. Dampflokom. in der Schweiz Franckh 1975, Dampflok. in Deutschl. Franckh 1974, Eisenbahnen in Niederbayern Bufe 1979, Eisenbahnen in Schlesien Bufe 1989, Eisenbahnen zwischen Ostfront und Atlantikwall Transpress 2002, Dampf-Nostalgie Transpress 2000. Jeder Band 20,- Euro; Video Harzbahn 7,- Euro. Udo Riccius, Blumenstraße 17, 02826 Görlitz Fax (03581) 313010

ANKAUF
Bücher + Zeitschriften

Suche Transpress: Lokarchiv Mecklenburg / Oldenbg. / Ausbesserung von Eisenbahnwagen, Signalwesen der DR in Wort und Bild, Typenbuch dtsch. Lokomotiven, Kraftübertragungsanlagen Dieseltriebfahrzeuge, Eisenbahn-Sicherungstechnik, 50 J. Leipzig HBF, russ. und sowjet. Lokomotiven, Techn. Denkmale in der DDR, Kleinlok und die BR V 15, Verkehrsströmungslehre, Dampflok in Glasers Annalen 1947 - 1967, Handb. Posttechnik, Handbuch Tfz.-Dienst, Handbuch Gleisbaumaschinen, Bahnhofsgestaltung, Handbuch Anschlussbahnen, Mitropa zwischen gestern und morgen, Uns gehören die Schienenwege, Leitfaden Bremstechnik, DR-Lehrstoffhefte. Preisangabe. S. Knapp, Postf. 1407, 88308 Isny

VERKAUF
Fotos + Dias

ER-Video-Express, Ausgabe 1 bis 65 mit Begleitheft zu verkaufen. Tel. (03661) 431102

Verkaufe über 2200 eigene Fotos aller Traktionsarten (z.B. BR 01-98) der Deutschen Bahn auf DVD (JPG) / CD-Rom (Fotos am PC zum Ausdrucken). Liste gegen frankierten Rückumschlag A5 (1,44 Euro) oder weitere Info bei: Ulrich Landre, Steinbrinkstr. 291, 46145 Oberhausen, Tel. (0208) 663118

ER-Video-Express, Ausgaben 1 - 50 mit Hagen von Ortloff, nur komplett 150,- Euro, dazu 18 Eisenbahn-Videos ohne Berechnung, Porto 50 : 50. Wolfgang Breyer, Tel. (0202) 424885

Verk. Fotos der BR 189, Spitke, 101, BUG, 152, LGB, Schauffele, 204, ITL, 202, PEG, 233, 52, Eichholz OHE, EVB u.a. Nur gegen frankierten Rükkumschlag. R. Guther, An den Eichen 7 b, 14513 Teltow

ANKAUF
Fotos + Dias

Suche: Fotos von der Spreewaldbahn und von der Rügenschen Kleinbahn (Strecke Bergen - Altenkirchen und Putbus - Altefähr) 60er-Jahre. Frank Schilensky, Tel. (03562) 664200

Suche qualitativ gute Eisenbahnfotos (Originale) von deutschen Eisenbahnen (auch ehem. deutsche Gebiete). Gefragt sind alle Bahnmotive (Bahnhöfe, Züge, Lokomotiven etc.). Kaufe auch Sammlungen oder Nachlässe. **Chiffre M-6/38921**

URLAUB

Im Norden oben, Ferieninsel Nordstrand, schöne Ferienwohnung bis 4 Pers., Terrasse, Rasen: Garteneisenbahn mitbringen. Tel. (040) 382892 und Fax **G**

Urlaub an der Erzgeb.-Bahn Cranzahl - Oberwiesenthal, komf. Fewo direkt an der Schmalspurbahn / Waldrand, max. 3 Pers. - Fewo pro Nacht 35,- Euro. 3 Gehmin. bis Bhf. Tel. (037342) 16980 **G**

Zittauer Gebirge - Bahnfreuden im 3-Länder-Eck D/CZ/PL mit 6 Bahngesellschaften. Gemütliche Fewo für 2 Personen 24,- Euro/Tag. Tel. (0162) 6517933, ab 18 Uhr **G**

Plandampfabenteuer Brockenbahn im Harz, Villa Regina, Fewos + DZ, insges. 18 Betten, ab 16,- Euro p.P mit Naturfelsengarten, auch Transfer z. Selketalbahn mit PKW o. Kleinbus. Tel. (039455) 218, www.ferienwohnungen-schierke.de oder www.brocken-taxi.de **G**

Eisenbahner aufgepasst! Ca. 20 km bis Basel..., im Schwarzwald-Dreiländereck, 2-Bett-Zimmer m. Bad/WC, inkl. Frühstück EUR 18,- pP/Tag. Rainer Kieseling, Rebweg 6, 79585 Steinen-Huesingen, Tel. (07627) 9729931 + Fax 9729930 **G**

Wernigerode / Harz, kom. Fewo, 2 - 4 Pers., HSB 5 Min. Tel. (03943) 557686 www.fewo-wernigerode-eckhardt.de **G**

Unsere Kleinbahn wird wieder fahren! An der Strecke Freital - Kipsdorf, zum Teil nach dem Hochwasser aufgebaut, bieten wir Zimmer, Fewo, in ruh., ländl. Ortsrandl. m. v. Kleintieren. Bitte Hausprosp. anf. Tel. (03504) 613921 www.landurlaub-osterzgebirge.de **G**

Freudenstadt/Schwarzwald: Idyllischer ehem. Bhf. Ferienhaus, Tel. (07443) 8877 **G**

Dies + Das

Suche Schulterstücke / Achselklappen für DR-Fahrpersonal (blauer Untergrund mittlerer Dienst). Jürgen Maier, Egerländerstr. 4a, 82166 Gräfelfing

Ep. II, Reichsbahn-Reichsadler 1939, Orig.-Größe (67 cm. Spannw.) silber (Loks) oder dkl. grün (Pers. 105,- Euro + Versand. Info + Fotos: Reichsbahner@vr-web.de oder Tel. (0173) 1803214

Eisenbahnrundfahrt durch die Ukraine und Moldawien vom 08.10.04 - 24.10.04 mit Dampf-, Diesel- und E-U. a. 2TE10M, U, UT, TEP60, GR, SO17. Viele Depot-Besuche, viele Fotohalte! Vollverpflegung im Sonderzug. Infos: Detlef Hanschke, Taubenstr. 1A, 03046 Cottbus, Tel. (0355) 797025 und Fax, Mail: D.Hanschke@gmx.de **G**

Kleinanzeigen, die nach Anzeigenschluß eingehen, werden im nächsten Heft veröffentlicht.

Weil Originale äußerst selten und schier unbezahlbar sind - hier die Idee, Ihre kulturhistorische Sammlung realitätsnah zu erweitern: Seitenansicht DR-Lokführerhaus: Ausschnitt - ca. 95 x 55 cm aus 2,5-mm-Eisenblech, schwarz seidenglänzend lakkiert. Eine originalgetreue Nietenreihe an der Oberkante unterstreicht den typischen Dampflok-Charakter. Mit Hoheitszeichen ca. 70 cm. Eine bestechend gelungene Replik als zeitgeschichtliches Dokument. Alu-Guss massiv, professionell handgefertigt nach Original-Zeichnung vom Reichsbahn-Zentralamt Berlin 1938. Inkl. 2 rückseitiger Wandhaken. Ges.-Gewicht: ca 15 kg. Seitenansicht DR-Reisezugwagen: Wie oben, jedoch flaschengrün, seidenglänzend lakkiert, entspr. Farbton der damaligen Zeit sowie mit den Versalien "DR". Näheres: Hans-Friedrich Weissbach, Goldbachstr. 37, 37269 Eschwege

Diverse Feldbahnfahrzeuge Spurweite 600 mm zu verkaufen. Tel. (0369 65) 64266

Gleispläne (Kopie nach Original). Nahezu jeder deutsche Bahnhof. - Kaum ein Wunsch bleibt offen. Liste gegen 4 Euro in Briefmarken. Gernot Lüdemann, Feldstr. 14, 21745 Hemmoor **G**

Börsen + Auktionen

Vergeblich von Börse zu Börse gerannt, viel Fahr- und Eintrittsgeld ausgegeben und doch nichts erreicht??? Das muss nicht sein!!! Sie können auch in Ruhe zu Hause auswählen, denn kostenlos erhalten Sie unsere jeweils aktuelle Versandangebotsliste an Gebrauchtware Spur H0 und Literatur. Kein Rückporto - keine Schutzgebühr. Nur Postkarte oder Fax an: Abt. M5 SHMV-Versand, Emilienstr. 60, 45128 Essen Telefax (0201) 7266655 **G**

Sommer's Modellspielzeugmärkte: 27. Juni - 30453 Hannover, Blumengroßmarkt, am Tönniesberg, 11 - 16 Uhr. An- und Verkauf - Tausch von Modellbahnen, Autos, Puppen, Bären, Ü-Eier-Figuren, Blechspielzeug, etc. Reservierungen unter: Tel. (05201) 849718 o. Fax (05021) 849720 **G**

Modellbahn- und Modellautobörse in der Vogtlandstadt Plauen, Stadtgalerie, am 29. Mai 04 von 9.30 - 20 Uhr **G**

Dampffest, Pfingsten 29. - 31.5.04 (3 Tage) Modelleisenbahnmarkt im DDM am Neuen Markt (Dampflok-Museum) Info: Steglich. Tel. (08805) 8138 und Fax **G**

www.modellbahnboerse.de 04109 - Leipzig Hauptbahnhof Sonnabend 05.06.2004. 01069 - Dresden Robotron Zinzendorfstr. 05 Sonntag 06.06.2004, jeweils von 10 - 14 Uhr. Info: Herzog / (030) 56400536 / Postfach 520555 / 12595 Berlin **G**

16.05.04 Börse für Modellbahnen, Zubehör und Automodelle in 04177 Leipzig Strbh. Angerbrücke, Jahnallee 56 v. 9 - 13 Uhr. Infos: Tel. (0341) 4798428 od. (0172) 3412573 **G**

Modellbahn-, Auto-, Blech-, Spielzeugmarkt, jeweils sonntags 10.00 - 15.00 Uhr am 20.06.2004 in 90469 Nürnberg-Gartenstadt im Gesellschaftshaus, am 18.07.2004 in 90469 Nürnberg-Gartenstadt im Gesellschaftshaus, Info-Tel. (07331) 9386 40, www.algado.de **G**


Die Laubsäge fügt dem Haus Beschädigungen zu.



Das Untergeschoss besteht aus Polystyrolplatten.

Viele kennen im Krieg beschädigte Häuser aus ihrer Jugend. In der Modell-Stadt bilden die ganz oder teilweise zerstörten Gebäude einen Blickfang.

Abenteuer-Spielplatz

In den 50er-Jahren prägten Ruinen und Provisorien das Erscheinungsbild vieler deutscher Städte. Auf Trümmergrundstücken standen teilweise nur noch die Außenmauern. Holzkonstruktionen wie Decken, Treppenauf- und -abgänge und Dachstühle waren meist den Flammen zum Opfer gefallen. Im Inneren fanden sich Berge aus kaputten Ziegelsteinen und verkohlten Holzresten. Recht schnell eroberte die Natur die Grundstücke und es wucherten Unkraut und Buschwerk – eine fast schon gespenstische Atmosphäre: Ein Abenteuerspielplatz, der Gefahren birgt.

Um die Kinder von den baufälligen Gebäuden fern zu halten, wurden Tür-und Fensteröffnungen der unteren Geschosse mit Brettern verschlossen. Diese dienten gleichzeitig als Anschlag-Fläche für Plakate oder Emailleschilder. Oftmals waren bei den Gebäuden nur noch die Erdgeschosse vorhanden. Diese versah man mit Notdächern und nutzte sie wie vor dem Krieg als Kneipen, Läden oder Lagerräume. Das Leben ging weiter.

Der einzige Modell-Hersteller, der die typischen 50er-Jahre-Bauten als Ruinen und Provisorien im Programm führte, war die Firma Pola. Deren Modelle tauchen nun bei Faller auf. Allerdings ist die Auswahl nicht allzu groß. Um individuelle Modelle zu erhalten, ist vor allem Phantasie gefragt. Im vorliegenden Fall kam ein normaler Stadthaus-Bausatz von Kibri unters Skalpell. Für die provisorische Instandsetzung solcher Ruinen gab es beim Vorbild keine Normen oder ästhetische Richtlinien. Man griff auf das wenige verfügbare Material wie Blech oder Holz zurück, schließlich brauchte man direkt nach dem Krieg zunächst ein dichtes Dach über dem Kopf. Dass die Provisorien sich zum Teil bis in die 60er-Jahre hielten, war so eigentlich nicht geplant. Das beschriebene Ruinenhaus entstand im Eigenbau unter Verwendung eines gekürzten Fassadenteiles des „Haus am Sternplatz Nr. B-8294" von Kibri, Zubehörplatten Ziegelstein 4147 und glattem, 1,5 mm starken Polystyrol aus dem Architekturbedarf. Der dargestellte Kreuzverband sowie die Größe der Ziegelsteine ist, mit sämtlichen Kibri-Bausätzen mit Ziegelmauerwerk identisch, geringfügig zu groß ausgefallen.

Die Gründerzeitfassade wurde in der Breite um eine Fensterreihe gekürzt. Da das Innere der Ruine voll einsehbar ist, sollte man auf die glaubhafte Darstellung der Wandstärke achten. Für sämtliche Modellwände ergibt sich ein Maß von 4 mm. Die Rückseite der 2 mm starken Kibri-Fassade ist mit einer glatten 1-mm-Platte und der ebenfalls 1 mm starken Zubehör-Ziegelplatte aufzufüttern. Die Fensterausschnitte wurden vor dem Verkleben anhand der Bausatzfassade angeritzt und ringsherum um etwa


Mauerreste und Schutt werden eingearbeitet.



Pflanzen erobern den Schuttberg.


Die marode Notverschalung gewährt Einblicke ins Haus-Innere.



Die Position der Holz-Decken wird abgeklebt.



Die Kanten sind auf 45 Grad Gehrung gefeilt.



Der Trümmerhaufen besteht aus Hartschaum.

1 mm größer ausgeschnitten.

Das Erdgeschoss mit den großen Schaufensteröffnungen entstand im Eigenbau aus zwei miteinander verklebten 2 mm starken Polystyrolplatten. Die Zierfugen der Putzschicht sind oftmals nach dem selben Schema angeordnet, die Linien wurden angeritzt und mit einem Spitzstichel graviert. Um die waagerechten Fugen zu ritzen, kann man eine alte Schieblehre quasi als Parallelanreißer zweckentfremden. Stichel sind in sämtlichen Ausführungen beispielsweise bei der Firma Dürrhammer in Pforzheim erhältlich. Sie bestehen aus dem so genannten Messer und dem hölzernen Stichelheft und müssen noch montiert werden.

Die Hofseite entstand ebenfalls aus Kibri-Ziegelplatten. Eine Türöffnung weist auf einen ehemaligen Balkon hin. Die Treppenhausfenster sitzen auf halber Höhe. Die Hofseite wird mit einer 1-mm-Platte verklebt, die Fensterrundungen und Türöffnungen sind auszusägen und auf das exakte Maß zu feilen. Ein größerer Anschlagwinkel dient zur Kontrolle der waagerechten und senkrechten Kanten. Die Ziegelwand der Innenseite verklebt man mit 1-mm-Polystyrol, ritzt analog zur Außenmauer →

Das linke Stadthaus büßte die oberen Geschosse ein und wurde provisorisch instandgesetzt.

die exakte Position der Fenster an und erweitert die Öffnungen ringsherum um 1 mm. Dann werden beide Wandteile miteinander verklebt. Für runde Fensterstürze sind bei den Kibri-Ziegelplatten separate Spritzlinge vorhanden. Gesimse entstehen aus 1x1-mm-Profilen von Evergreen.

Die Tiefe der beiden Seitenwände hängt von den Ausmaßen der Nebengebäude ab. Diese sind mit einer dazwischen geklebten 2-mm-Platte verstärkt, so dass sie eine Mächtigkeit von 4 mm erreichen. Das Fugenmuster an der Außenseite der Seitenwände erscheint lebendiger, wenn einzelne Linien unregelmäßig tief nachgraviert werden.



Der von der Natur eroberte Trümmerberg bringt Grün in die Stadt.



Die Werbung an der Wand wird von Hand aufgebracht.

Ein wichtiges Werkzeug dafür sind zwei kleine Flachstichel. Einer entspricht in seiner Breite der Höhe eines Backsteines, der andere der Länge. Auf diese Weise entsteht durch einfaches Andrücken des Keils der gewünschte Effekt. Einzelne Steine werden dadurch nach vorne gedrückt. Dieser Arbeitsgang ist zwar sehr langwierig, wegen der Wirkung aber lohnenswert. Der Druck sollte dabei nicht zu stark sein, da sonst zuviel Material verdrängt wird und die Wand sich nach außen wölbt. Die Zerstörungen im oberen Bereich der Wände wurden jeweils mit der Laubsäge ausgeschnitten und mit einem breiten Flachstichel unregelmäßig scharf graviert.

An den Seitenwänden werden innen und außen Putzreste von Wohn- und Treppenhausbereich nachgebildet. Quadratische Vertiefungen im Mauerwerk und senkrechte Aussparungen im Putz deuten auf einseitige Deckenbalken und Innenwände hin. Vor dem Spachtelauftrag wird dieser Bereich einfach mit passenden Evergreen-Profilen provisorisch abgedeckt. Die Putzreste werden dann mit Stucco-Spachtel

Häuser in schlechtem Zustand sind nicht auf die 50er-Jahre beschränkt. Auch heute finden sich vernachlässigte Gebäude.



Unter der Tür (1. Obergeschoss) finden sich Spuren eines Balkons.



Dieses Gebäude entstand aus einem alten Pola-Bausatz.



Erst die Behandlung mit Farbe erzeugt den maroden Eindruck.

von Weinert oder Plasto von Revell dargestellt. Nach dem Aushärten des Spachtels können die Profile entfernt und anschließend die gesamte Fläche mit einer Feile oder mit Schmirgelpapier (Körnung 150) geglättet werden. Alternativ dazu kann man die Putzschicht im Inneren auch mit entsprechend zurechtgeschnittenem Papier oder 0,1-mm-Polystyrol-Stücken darstellen. Verbindungen von Papier und Kunststoff klebt man am besten mit Kontaktkleber. In derselben Weise kann man auch Kacheln eines ehemaligen Bades oder einer Küche nachempfinden.

Zum exakten Verkleben der Wände feilt man die Kanten genau auf Gehrung. Beim Kleben selbst sollte man auf die fortlaufende Flucht der Fugen an den Eckpunkten achten.

Eine Grundplatte mit den genauen Innenmaßen dient gleichzeitig als Stabilisierung. Diese Grundplatte wird beim Verkleben der Wände in Inneren leicht fixiert, jedoch nicht verklebt. Basis für das Trümmerfeld im Inneren war ein zurechtgeschnittenes und vormodelliertes Stück Hartschaum. Zu dem Verkleben mit der Grundplatte eignet sich wiederum lösungsmittelfreier Kontaktkleber. Nachdem der Hügel einen Überzug aus Holzschleifstaub-Wasser-Weißleim-Gemisch erhalten hat, wurden Mauerstücke und

Wandreklame gehört in deutsche Nachkriegs-Städte

Evergreen-Profile zur Darstellung eines Backsteinhaufens in die noch feuchte Masse eingearbeitet. Nach dem Kolorieren kann man mit feinem Turfstreu von Noch und Blättern von Rainershagener Naturals oder Silhouette die sich ausbreitende Vegetation darstellen. Zum Fixieren eignet sich übrigens gewöhnlicher Mattlack (Marabu). Da das Gebäude nach oben offen bleibt, kann man das Innere auch später noch mit Buschwerk, zum Beispiel mit Filigranbuschstücken von Silhouette begrünen. Bevor die Grundplatte fest zwischen den Fassaden verklebt wird, erfolgt die Farbgebung des Gebäudes. Vor der eigentlichen Kolorierung mit dünnflüssigen Acrylfarben erhält das gesamte Bauwerk eine Grundierung mit Weinert Haftgrund.

Die beschädigte Putzfläche im Giebelbereich kann man mit einer Wandreklame im Stil der 20er-Jahre verzieren. Mit dem kalten, bereits etwas ausgeschossenen Blauton stellt das Werbeschild einen schönen Farbtupfer zu den eher warmen Farben der Fassade dar. Mit Zirkel, Bleistift und Geodreieck werden die Buchstaben im leichten Radius auf Transparentpapier aufgezeichnet. Anschließend schwärzt man die Rückseite mit einem weichen Bleistift und fixiert das Transparent exakt mittig mit einem Streifen Tesafilm. Mit einem harten Bleistift (Stärke 4H) drückt man Buchstabe für Buchstabe durch. Die anschließende Farbgebung erfolgt dann mit Öl- oder Acrylfarben. Nachdem der gesamte Farbauftrag getrocknet ist, wird die Grundplatte fest im Inneren verklebt. Ein Bretterverschlag an Tür- und Fensteröffnung entsteht aus dünnen Kunststoffprofilen. Die weitere Ausstaffierung bleibt der Phantasie überlassen. Die gezeigten Modelle sind nur als Halbrelief ausgeführt, es wurde jeweils nur die Straßen- oder Hofseite dargestellt. Auf diese Weise lassen sich pro Bausatz zwei neue Gebäude erstellen.

Jetzt muss man nur noch einige Kinder im Inneren der Ruine platzieren, denn von einem solchen tollen Spielplatz ließ sich der Nachwuchs noch zu keiner Zeit durch Bretter oder Zäune fernhalten.

Jörg Chocholaty

Hersteller

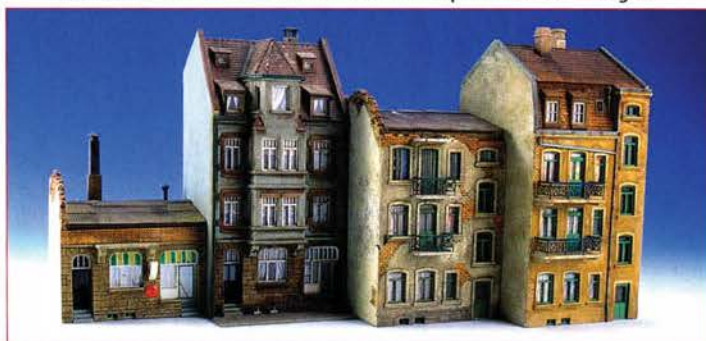
Rainershagener Naturals, Rainer Lipp, Graßhoffstr. 40A, 32425 Minden-Todtenhausen, Tel. 0571/42464, Fax 0571/42442

Silhouette Modellbahnzubehör, Albert Rademacher, Industriestr. 48, 82194 Gröbenzell, Tel. 08142/6526611, Internet: www.mininatur.de

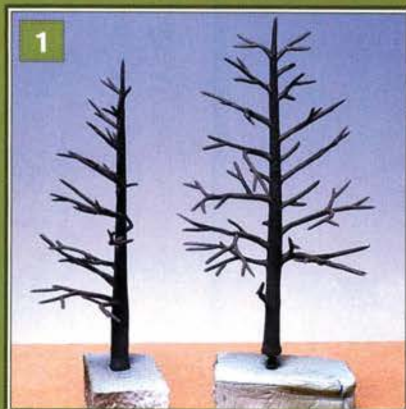
Die bunten Kacheln sind Zierrat aus der Jugendstilzeit.

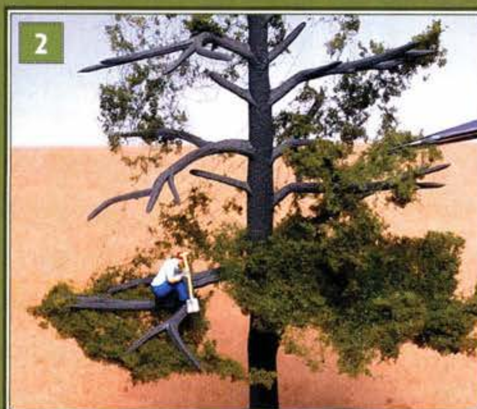


Einheitliche Städte? Mehr Vielfalt ist in der Epoche III kaum möglich.

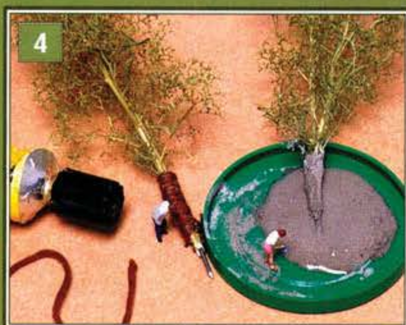


Fotos: J. Chocholaty

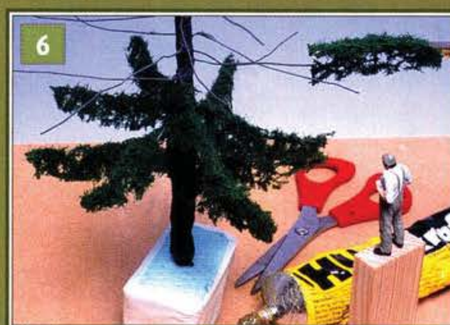

Volumen bei geringer Tiefe: Der Rohling zeigt die Vorteile der Halbreliefbauweise.


Beim Beflocken mit Foliage ist darauf zu achten, dass die Belaubung einen luftigen Eindruck macht.


Fertig belaubte Bäume: Beim linken Exemplar ist die Raumersparnis deutlich zu erkennen.


Die Seemoosbäume erhalten aus Wolle gewickelte und verspachtelte Stämme.


Drahtskelett für Eigenbaubäume: Sie entstehen aus gewickeltem Silberdraht, der noch verlötet wird.


Eigenbaufichte aus Silberdraht: Wichtig ist, dass die Vliesstücke tatsächlich nach unten hängen.

Waldesrauschen

Hintergründiges zum Anlagenabschluss: Wie man selbst auf gerade einmal sechseinhalb Zentimetern dichten Wald aufforsten kann, verrät Ralf Reinmuth.

Die Tiefenwirkung einer Modellbahnanlage bestimmt nicht zuletzt der rückwärtige Abschluss samt Hintergrund. Eine simple Erkenntnis, die sich aber gar nicht so einfach umsetzen lässt, vor allem dann nicht, wenn die faktische Anlagentiefe begrenzt ist.

Am Beispiel einer Segmentanlage wird gezeigt, wie dies dennoch überzeugend zu bewerkstelligen ist. Deren schmalste Stelle zwischen dem Lichtraumprofil der eingleisigen Strecke und der Hintergrundkulisse beträgt ganze sechseinhalb Zentimeter. Auf dieser Breite soll ein glaubhaft tiefer Wald gestaltet werden, ein nur auf den ersten Blick aberwitziges Unterfangen!

Ehe es ans Aufforsten geht, sind erst einmal verschiedene Vorarbeiten zu erledigen. Dazu gehören das Vorbereiten des Anlagenuntergrunds, das Herstellen der Hintergrundkulisse und das Vorfertigen der Bäume und Büsche.

Die Anfertigung des beispielsweise aus Hartschaumstoff, Gips, Sand und Leimüberzug bestehenden Geländes wird als bekannt vorausgesetzt und deshalb nicht näher beschrieben. Als stabile Hintergrundkulisse eignen sich weiß beschichtete, 10 mm dicke Spanplatten, die mit Kunststoffhaftgrund grundiert werden. Die lösbare Anlagenverbindung erfolgt mittels Gewindeschrauben und Einschlagmuttern. Für die Ausrundung bei Ecksegmenten ist die Verwendung einer 3 mm starken Furnierplatte zu empfehlen, die vorsichtig gebogen werden kann. So vermeidet man den unschönen rechtwinkligen Kulissenknick.

Mit einer Schaumstoffwalze trägt man zunächst eine himmelblaue Grundfarbe auf die Hintergrundkulisse auf, die im unteren Viertel etwas heller, nass in Nass ausläuft. Die noch feuchte Farbe bekommt nun Schleierwolken verpasst. Dazu tupft man punktuell unverdünnte weiße Dispersionsfarbe auf die Neoprenwalze. Abgerollt wird sie von oben nach unten, wobei die Wölkchen fast automatisch oben weißer, unten bläulicher werden.

Achtung! Damit sich die Spanplatten nicht verwerfen, müssen sie von beiden Seiten beschichtet werden.

Nach gründlichem Trocknen erhält die Hintergrundkulisse im Bereich des projektierten Waldes einen Anstrich mit graugrüner Farbe. Dabei sollten etwa zwei Drittel der Gesamthöhe eingefärbt werden. Schimmert nämlich das Blau des Himmels schon in Bodennähe durch, geht von vornherein ein Gutstück der beabsichtigten Waldestiefenwirkung

verloren. Derartige Effekte sind allenfalls bei einem lichten Mischwald auf einem angenommenen Höhenzug willkommen. An den seitlichen Waldrändern hingegen verzichtet man bewußt auf das Eingrünen der Kulisse, damit sich hier eine etwas luftigere Wirkung einstellt.

Nun geht's an die Gestaltung des Waldsaums, des Übergangs ins freie Gelände. Er entsteht aus schmalen Grasstreifen, die das wiesengrüne Wildgras-Dekovlies von Heki liefert.

Die zugeschnittenen Streifen befreit man vorsichtig von der allzu dicken Trägerschicht, ohne dass das Gewebe auseinanderfällt. Das zurechtgestutzte Gras platziert man auf dem mit einer satten Lage Sprühkleber vorbereiteten Untergrund. Ratsam ist nur leichtes Andrücken, damit der Kleber nicht an die Oberfläche vordringt.

Mit feinem Woodland-Turf in herbstlichen Brauntönen wird die Grasnarbe angedeutet. Die eingestreuten Turfflocken bürstet man mit der Handkante sacht ein. Auch an den Wildgraskanten kommt Turf zum Einsatz.

Nach dem Trocknen saugt man das Ganze vorsichtig ab. Lose Flocken und Fasern werden so entfernt und die Grasfasern des Vlieses geordnet aufgerichtet.

Für die Gestaltung des eigentlichen Waldbodens streut man auf eine Schicht Noch-Grasleim braunen Woodland-Turf und setzt mit der Streugrasdose Akzente in Form unregelmäßiger kleinerer Grasflächen mit Woodland-Fasern in Hell-, Mittelgrün und Herbstfarbe. Dabei zeigt sich schnell, wie →

Werkzeugliste

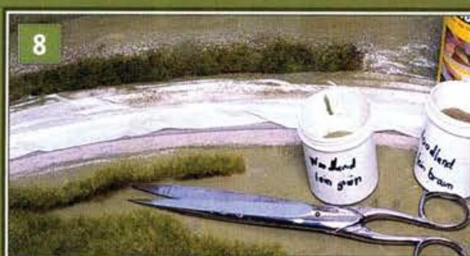
- Bohrschrauber
- Bohrer, 8 und 10 mm
- Spatel
- Verschiedene Pinsel
- Schaumstoffwalze
- Bastelmesser
- Scharfe Schere
- Pinzette
- Grassprühdose



Überzeugende Bewaldung auch aus der Vogelperspektive: Ganze 30 Zentimeter breit ist dieser 1,10 Meter lange Anlagenteil.



Beginn der Waldverdichtung: Graugrüne Farbe für die Hintergrundkulisse fängt die fehlende Tiefe auf.



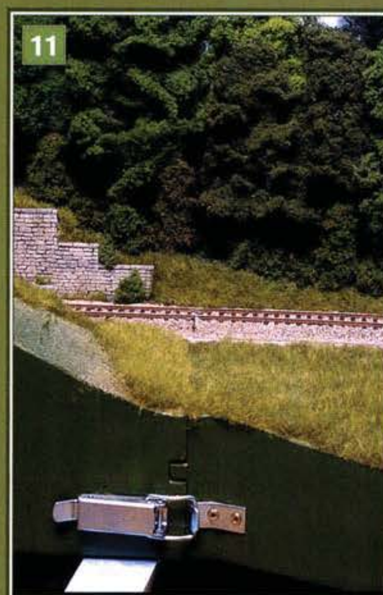
Bei der Gestaltung des Waldrandes spielen Hekis Wildgras und eingebürstete Turfflocken eine Rolle.



Kleine Leimklammern helfen bei der Stellprobe. Die Wirkung sollte aus der Distanz geprüft werden.



Systematisches Vorgehen vorausgesetzt, entsteht der glaubhaft tiefe Wald sozusagen fast von selbst.



Schützt vor Transportschäden: Verzahnte Baumaufstellung am Segmentübergang.

Materialliste

- Kunststoffgrundierung
- Einschlagmuttern M6
- Gewindeschrauben M6
- Dispersionsfarben
- Grasleim Noch 61130
- Turf fein braun Woodland/Noch 95115
- Turf fein Herbst Woodland/Noch 95135
- Grasfaser hellgrün Woodland/Noch 95775
- Grasfaser mittelgrün Woodland/Noch 95780
- Dekovlies Wildgras wiesengrün Heki 1575
- Matte Fichte Silflor/Silhouette
- Baumbausatz 3D Noch 23840
- Naturbaumbausatz Noch 23800
- Baumspritzlinge Noch/Woodland 96032
- Baumbausatz Heki 1505
- Baumbausatz Heki 1534
- Foliage hellgrün Noch/Woodland 95400
- Foliage mittelgrün Noch/Woodland 95410
- Foliage dunkelgrün Noch/Woodland 95420
- Foliage nadelwaldgrün Noch/Woodland 95430
- Laub-Foliage hellgrün Noch/Woodland 95450
- Laub-Foliage mittelgrün Noch/Woodland 95455
- Laub-Foliage dunkelgrün Noch/Woodland 95460
- Heki-Flor hellgrün 1550
- Heki-Flor mittelgrün 1551
- Mikro-Flor mittelgrün Heki 1601
- Turf-Bodenflock grob hellgrün Noch/Woodland 95235
- Turf-Bodenflock grob mittelgrün Noch/Woodland 95245

hoch die Heki-Wildgrasfasern am Waldesrand doch sind: Die Waldbodendecker sind deutlich niedriger.

Das macht um so weniger, als es in der Natur nicht anders ist. Außerdem verhelfen Baumbewuchs und niedriges Buschwerk nicht nur dem untersten Waldstock schon noch zu plastischer Höhe.

Nach dem Trocknen tut erneut der auf schwache Leistung eingestellte Staubsauger sein Werk, ehe die eigentliche Aufforstung beginnt.

Der Wald entsteht aus selbstverständlich zuvor hergestellten Bäumen. Im vorliegenden Falle sind das Laubbäume aus Rohlingen von Noch und Heki, aus Noch-Naturbaumbausätzen, beflockt mit Woodland-Foliage, grobem Turf, Heki-Flor und Mikro-Flor, sowie Nadelbäume aus Heki-Baumbausätzen beziehungsweise im kompletten Eigenbau unter Verwendung von Silberdraht und Silflor-Beflockungsmatten. Für Büsche und niedrige Bäume bietet sich Seemoos, bestreut mit grobem Turf, an.

Material sparend und trotzdem räumliche Tiefe suggerierend: Die an den schmalsten Stellen und direkt vor der Hintergrundkulisse vorgesehenen Bäume werden in Halbreliefbauweise ausgeführt, vorn plastisch, hinten flach.

Der zweite Trick zum Vortäuschen räumlicher Tiefe: Man klebt verschiedene Foliagen direkt auf die Hintergrundplatte. Diese Foliagen werden im unteren Bereich lückenhaft flächig, in höheren Regionen als halbplastische Baumkronen angebracht.

Dabei wie auch beim nun folgenden Bäumepflanzen sollten die von der Natur vorgegebenen Grundregeln der Mischwaldgestaltung beachtet werden: Vorn etwas niedriger, nach hinten höher, Vordergrund heller, Mittel-, Hinter- und Untergrund dunkler, Baumspitzen heller, nach unten allmählich dunkler werdendes Laub.

Beim Aufforsten des Waldes arbeitet man sich Schritt für Schritt von hinten nach vorn. Zunächst wird an einer markanten Stelle, etwa an einem Segmentübergang, ein Halbreliefbaum direkt vor der Hintergrundkulisse eingepflanzt. Seine Äste sollten maximal 3 cm über die Trennkante hinausragen. So kaschiert man einerseits den Segmentübergang und verhindert andererseits Transport- und Lagerschäden.

Nun kann man mit den verschiedenen Foliagefarben und Baumformen experimentieren und so nach und nach Anschlussbaum um Anschlussbaum setzen. Fortschritt und Wirkung des wachsenden Waldes sollten immer bei passendem Licht und mit etwas Abstand betrachtet werden. Wer immer nur dicht am Baugeschehen verharrt, sieht bald den Modellwald vor lauter Bäumen nicht mehr. Korrekturen sind jetzt noch möglich, ehe der Modellbahner das Waldesrauschen in vollen Zügen genießen kann! *Ralf Reinmuth/hc*

Einschnitte verhelfen dem Wald, der hier die Schattenbahnhofzufahrt kaschiert, auch bei geringer Ausdehnung zu einer respektablen Tiefe.



Fotos: Reinmuth

Haben Sie schon alle Exemplare der ModellbahnSCHULE?





















► Was passt wozu? Dem spannenden Thema der Alterung von Modellfahrzeugen widmet sich die brandneue Ausgabe. Und einmal mehr stehen in exzellenten Fotos, herrlichen Dioramen und anschaulich geschriebenen Beiträgen namhafte Fachleute dem Modellbahner mit Rat und Tat zur Seite.

► Ob kleine Feierabendbastelei oder Tipps für den Modellbahnprofi: Wer seiner Modellbahnanlage wirklich das passende Flair einhauchen will, der muss das Heft 10 einfach in seiner Bibliothek haben!

► Aktuelle Trends und herausragende Produktentwicklungen werden ebenso berücksichtigt wie die unverzichtbaren Marktübersichten. Die Modellbahn-Schule macht Schluss mit dem Informationswirrwarr und auch das aktuelle Heft zu einem dauerhaften Wegbegleiter.

► Die Modellbahn-Schule setzt neue Maßstäbe. Zögern Sie daher nicht, rechtzeitig mit von der Partie zu sein!

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an:

MEB-Verlag GmbH
Bestell-Service
Lessingstr. 20
D-88427 Bad Schussenried

Modell Eisen Bahner

Bestellkarte für ModellbahnSCHULE

MBS06/04

Bitte liefern Sie mir das Heft/die Hefte Modellbahn-Schule zum Einzelpreis von € 9,80 inklusive Porto und Verpackung.

Bei Bestellung von mehr als einem Heft bitte Anzahl angeben:

✗ Bitte ankreuzen

- ☐ Heft 1 ______ Anzahl
- ☐ Heft 2 ______ Anzahl
- ☐ Heft 3 ______ Anzahl
- ☐ Heft 4 ______ Anzahl
- ☐ Heft 5 ______ Anzahl
- ☐ Heft 6 ______ Anzahl
- ☐ Heft 7 ______ Anzahl
- ☐ Heft 8 ______ Anzahl
- ☐ Heft 9 ______ Anzahl
- ☐ Heft 10 ______ Anzahl

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten. Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der einmaligen Abbuchung.

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) Bankleitzahl

Bankinstitut: ______

☐ Bargeld liegt bei

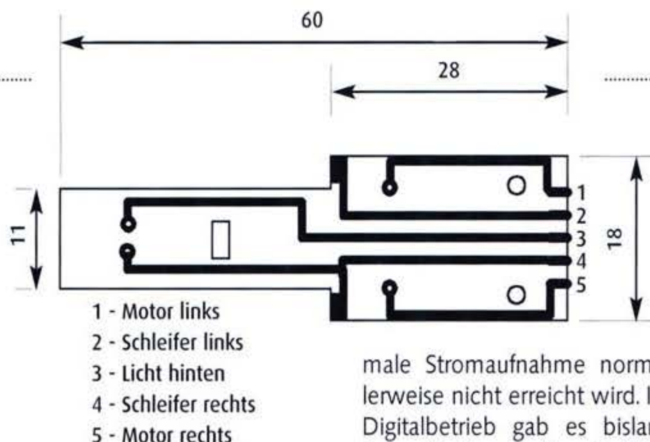
☐ Scheck liegt bei

Datum Unterschrift (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

BASTELTIPPS

Digital-E 95 in TT

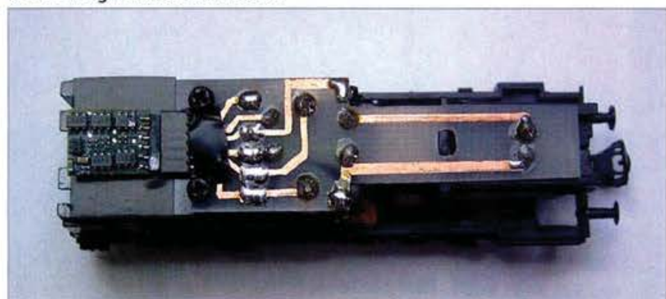
Brawas Altbau-E-Lok erhält Platinen mit Schnittstelle und einen Digital-Decoder.



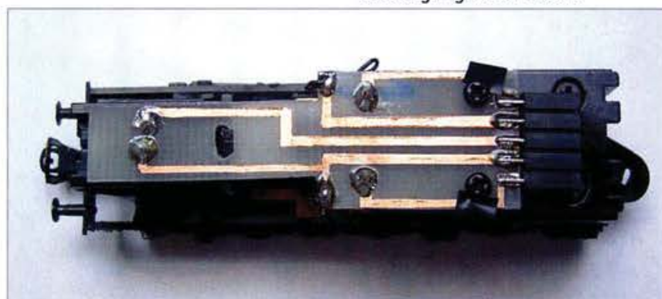
■ Brawa hat auf seiner Homepage den Digitalumbau einer E95 in TT veröffentlicht. Da es jedoch nicht jedermanns Sache ist, die Platinen so zu verändern, dass ein Rückbau auf Analog-Betrieb nur schwer möglich ist, benötigt man neue Platinen. Das Prinzip besteht darin, die beiden Platinen in den Lokhälften zu ersetzen und einen Decoder mit Schnittstelle einzubauen. Als Decoder wurde der N025P von Kühn gewählt. Dieser liegt mit einem zulässigen Motorstrom von 0,7 A zwar unter der Empfehlung von Brawa mit 0,8 A, Strommessungen an der Analog-Lok zeigten jedoch, dass die maximale Stromaufnahme normalerweise nicht erreicht wird. Im Digitalbetrieb gab es bislang keine Probleme. Um die fünfpolige Buchsenleiste zu erhalten, wird von der 25-poligen Buchsenleiste von Conrad ein Stück mit 6 Kontakten abgesägt. Es empfiehlt sich, dabei am 7. Kontakt zu sägen. Man verliert zwar dadurch einen Kontakt und erhält aus einer Buchsenleiste nur drei anstatt vier Steckverbinder, aber so ist eine saubere Trennung möglich und die noch zu nutzen-

Bauteile

- 25-polige Buchsenleiste im 1,27-mm-Raster (Conrad Art.-Nr. 738522)
- 2 Glühlämpchen zum Einlöten (z.B. Conrad 727091)
- 1 Stiftleiste RM 2,54 5-polig (z.B. Conrad 739430)
- 1 Buchsenleiste RM 2,54 5-polig (z.B. 5 Kontakte von Conrad 736350)
- Phosphorbronze-Streifen für Kontaktfedern von Platine zu den Motoren (anzufertigen z.B. aus 0,2-mm-Blech aus dem Conrad-Modellbaubedarf)
- Dünne, flexible Litze zur Verbindung der beiden Lokhälften



Der Lokteil 1 trägt die serielle Schnittstelle mit dem Decoder. So lässt sich die 95 jederzeit wieder auf Analog-Betrieb umstellen.



Am Chassis der Brawa-Lok werden keine Veränderungen vorgenommen. Die neue Platine nutzt die Befestigungen der alten.

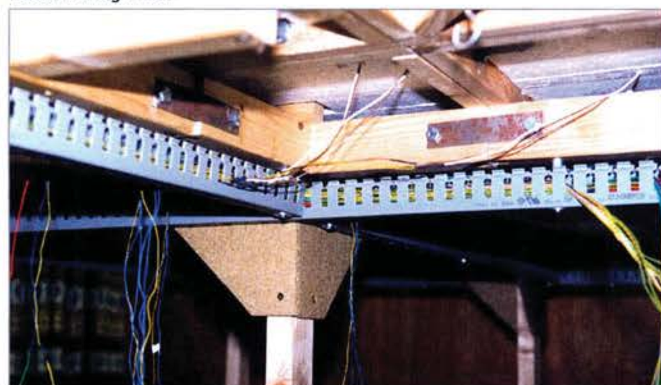
Kanal auf dem Kopf

Leitungen lassen sich einfacher im Kabelkanal verlegen.

■ Dass sich handelsübliche Kabelkanäle auch zur Bändigung von Leitungen unter der Modellbahn eignen, ist nicht neu. Statt die Kanäle seitlich anzubohren, um Kabel einzuführen, verwendet man im Elektrofachhandel erhältliche Exemplare (40 x 40 mm) mit seitlichen Öffnungen. Der eigentliche Trick ist die Montage mit der Bodenseite nach unten. Den Abstand zur Anlage garantiert eine Hülse aus Aluminium-Rohr (ø 10,6 x 45 mm). Eine Schraube (ø 4,5 x 60 mm) verbindet den Kabelkanal mit dem Anlagen-Unterbau.

Peter Hellwig

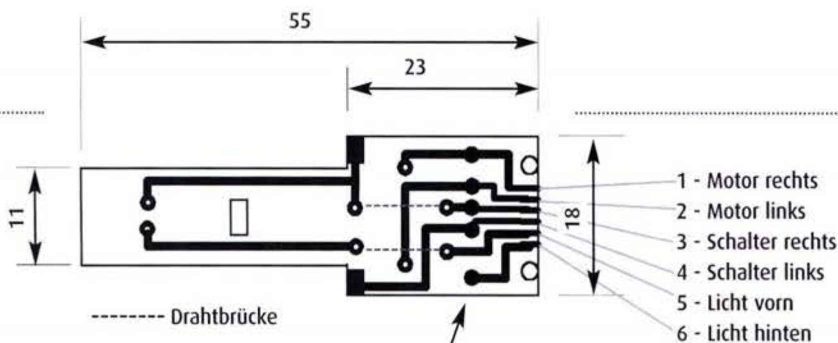
Die geringen Abstände der Lücken lassen nahezu beliebige Ein- und Ausfädelungen zu.





Fotos (2): P. Hellwig

Jederzeit zugänglich und trotzdem aufgeräumt präsentiert sich die Leitungsführung.



Lötpunkte für Drähte zur Platine des 1. Lokteils hinten

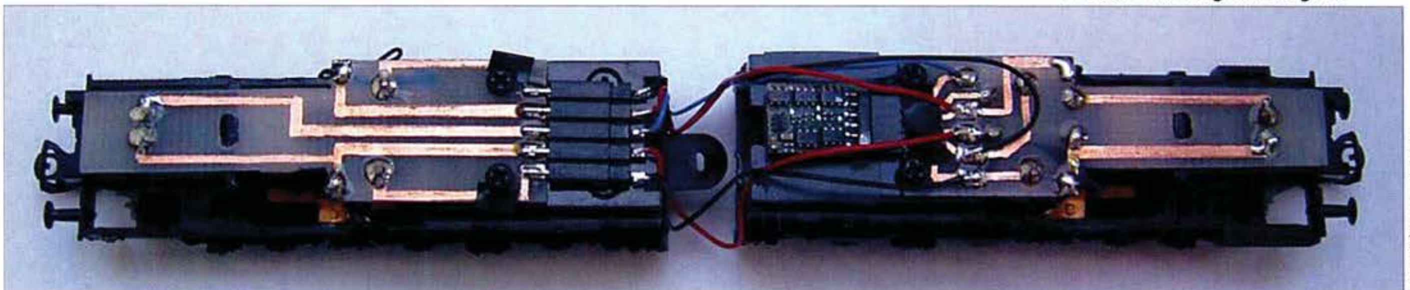
den Kontakte werden nicht beschädigt. Die beiden neu anzufertigenden Leiterplatten sind in den beiden Zeichnungen dargestellt. Nicht angegebene Maße sind von den Originalplatinen abzunehmen. Dabei ist zu beachten, dass die neuen Platinen kürzer als die Originale sind. Schließlich muss Platz für Decoder (Lokteil 1) und Steckverbinder (Lokteil 2) vorhanden sein. Weiterhin ist das schmale Stück mit den Glühlampen 2 mm länger als im Original auszuführen, um die Litzen von den Radschleifern nach oben an die Platinen anschließen zu können. Nachdem die Platinen angefertigt und bestückt sind, erfolgt die Montage. Zunächst demontiert man die Lok, wie in der Bedienungsanleitung beschrieben. Nun sind die beiden Platinen aus- und die neuen einzubauen. Wichtig ist dabei, die Platinen gegen Metallteile der Lok (Rahmen, Schrauben) zu isolieren. Nun steckt man den Decoder in die Platine des Vorderteils der Lok und testet auf dem Programmiergleis. Dann verbindet man die beiden Lokhälften über die fünfpolige Stecker-Buchsenleiste. Dazu sind fünf dünne Litzen zwischen die entsprechenden Lötpunkte auf der Platine vorn und der 5-poligen Buchsenleiste zu löten. Achtung: Wegen der notwendigen Umpolung einer der beiden Antriebe kommt es zur Kreuzung von Kabeln. *Uwe Damm*

Bestückung der Platinen

Platine 1. Lokteil:
- 2 Drahtbrücken
- Glühlampe
- 6-polige Buchsenleiste RM 1,27 zur Aufnahme des Decoders
- 2 Federbleche für Motorkontakte

Platine 2. Lokteil:
- Glühlampe
- 5-polige Buchseleiste RM 2,54 zur Aufnahme des Verbindungssteckers zwischen den beiden Lokhälften
- 2 Federbleche für Motorkontakte

Nach dem Anlöten der Verbindungskabel der beiden Lokteile ist es Zeit für einen Test auf dem Programmiergleis.



Fotos, Zeichnungen: U. Damm

Kurzer S4000

Mit wenigen Mitteln baut man eine H0-Zugmaschine.

■ Die S4000-Palette bei Brekina ist bereits sehr umfangreich. Was indes fehlt, ist eine Zugmaschine. Diese Pritschenwagen mit kurzem Achsstand erfreuen sich bei Industrie-Betrieben wie bei Schaustellern großer Beliebtheit. Ein normaler S4000 (Original-Achsstand 3550 mm) wird zerlegt und das Fahrgestell direkt hinter dem Fahrerhaus um 12,1 mm (Vorbild-Achsstand 2500 mm) gekürzt. Die Pritsche muss um dasselbe Maß schrumpfen. Die Schnittstellen versäubert man mit Schmirgelpapier und klebt den Lkw mit Sekundenkleber zusammen. Der Tank muss von seinem ursprünglichen Platz zwischen den Achsen weichen und findet hochkant stehend rechts hinter dem Fahrerhaus Platz. Die Modell-Bezeichnung erhielt ein „Z" für Zugmaschine angehängt. *Frank Hartwig*

Mit der Zugmaschine steht eine interessante Variante des S4000 in H0 zur Verfügung.



Foto: F. Hartwig

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau?
Dann schicken Sie ihn uns – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal ist ein Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar für den Druck sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie für eventuelle Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag. Die Adresse:
MEB-Verlag GmbH, MODELLEISENBAHNER, Stichwort: Basteltipps, Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee



Unter der abgespeckten Hülle steckt Rocos bewährte Serientechnik.

Mit preisgünstigen Loks locken immer mehr Hersteller. Roco verführt mit einer DB-295.

Diät-Diesel

In das Playtime getaufte Sortiment für Einsteiger und weniger Betuchte erhält eine verkehrsrote 295 (Artikel-Nummer 63952) Einfahrt. An Vereinfachungen sind gegenüber den Professional-Modellen separat angesetzte Griffstangen, Führerstandsauftritte und Luftbehälter entfallen. Die Löcher in den Formen hat man zugespritzt. Die Beleuchtung wurde auf die einzelne obere Lampe reduziert. Auf den ersten Blick erkennt man die einfache Version an den Rangiererbühnen, an denen die Lampen zwar graviert, farblich aber nicht abgesetzt sind. Mit etwas Farbe kann man dem Missstand aber leicht abhelfen. Unverständlicherweise ist aber im Hauptkatalog 2003/2004 eine vollständig beleuchtete Maschine mit Zurüstteilen abgebildet. Gerade bei vereinfachten Modellen sollte man keine Illusionen wecken.

Keine Kompromisse machen die Österreicher bei der technischen Ausführung. So rollt die Lok leise und geschmeidig über die Gleise, und selbstverständlich befindet sich eine achtpolige Digital-Schnittstelle an Bord. Die Kraft reicht, um in der Ebene einen Neun-Wagen-Schnellzug zu verschieben. In der Drei-Prozent-Steigung muss man einen Waggon abhängen. Auf der Acht-Prozent-Rampe sollte der Zug maximal sechs Wagen lang sein. Mit dem überhöhten Maximaltempo von 141 km/h bei zwölf Volt ist die 295 doch etwas flott unterwegs. Dass sie auch anders kann, beweist die Lok mit einer Minimal-Geschwindigkeit von 2 km/h bei 1,6 Volt.

Bei der Detaillierung entfielen die Zurüstteile, was kaum auffällt, an der Technik wurde nicht gespart. Mit einem Preis von 55 Euro bietet das abgespeckte Modell ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis.

Jochen Frickel

Fahrwerte analog

V/max bei 14 V 141 km/h
V/max Vorbild (80 km/h) bei 8 Volt
Auslauf aus V/max 98 mm
Auslauf aus 80 km/h 36 mm
Anfahren (1,9 V) 6 km/h
Kriechen (1,6 V) 2 km/h
Zugkraft Ebene 58 g
Zugkraft Steigung 3 % 53 g
Zugkraft Steigung 8 % 45 g

Auf einen Blick

PRO Sehr gute Fahreigenschaften; leiser Lauf; sorgfältige Lackierung und Beschriftung; Digitalschnittstelle

KONTRA Vereinfachte Beleuchtung; einfache Ausführung der Rangiererbühnen

PREIS Etwa 55 Euro

URTEILE 3½ Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

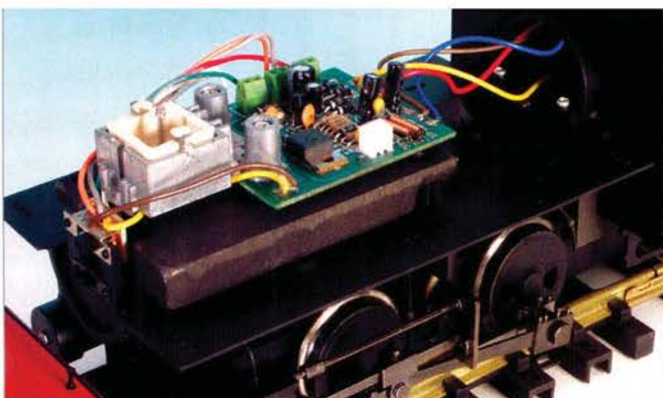


Verbesserung am Modell

Mit den Revell-Farben 32371 (hellgrau), 32131 (feuerrot) und 32199 (aluminium) wurden Zierleisten, Fensterrahmen, Griffstangen und Lampen lackiert. Einfache Stecknadeln, passend abgezwickt und angemalt, bilden die Griffstangen am Umlauf. Nach den wenigen Handgriffen ist die 295 kaum noch als einfaches Playtime-Modell erkennbar.

Jochen Frickel





Unter dem Kessel sitzt recht aufgeräumt die Elektronik. Der Antrieb selbst ist gekapselt und befindet sich hinter der zweiten Achse.

Bachmann bietet für die Spur IIm eine knuffige kleine Dampflok an.

Aufgesattelt

Endlich ist wieder Gartenbahn-Wetter. Während die Fahrzeuge im Hause überwinterten, beschäftigte sich der Modellbahner mit den Katalogen und Prospekten der vielen Hersteller.

Auf der Suche nach preisgünstigen Triebfahrzeugen lohnt sich der Griff zum Bachmann-Katalog. Dort finden sich unter den Bestell-Nummern 82097 bis 82099 drei baugleiche putzige Zweikuppler nach amerikanischen Vorbildern. Eine davon trägt die Beschriftung der bei Bachmann schon traditionsreichen fiktiven „West Side Lumber Company". Dass die Form Vorbilder hat, wird deutlich, wenn man im Internet die Begriffe „Porter" und „Saddle Tank" eingibt. Die H.K. Porter Co ist der Hersteller des Musters, das Bachmann sich zum Vorbild nahm.

Vergleiche mit ähnlichen Vorbildloks zeigen, dass es an der kleinen Maschine nicht allzu viele Details nachzubilden gab. Die freistehenden Sandfallrohre und Griffstangen, die klingende Messing-Glocke, zahlreiche Niete und das raue, Firnis-Deckung imitierende Dach untermauern die gute Detaillierung. Allerdings hätte das vordere Sandfallrohr vor und nicht wie bei der Bachmann-Lok hinter der ersten Achse enden sollen. Der Führerstand zeigt eine Inneneinrichtung, die Fenster lassen sich öffnen und schließen.

Trotz des kurzen Achsstandes legt der Zweikuppler gute Fahreigenschaften an den Tag. Bei drei Volt rollt die Lok mit umgerechnet 4 km/h fast geräuschlos an. 45 km/h zeigt der Geschwindigkeitsmesser bei 14 Volt. In der Ebene zieht Bachmanns Kleine acht zweiachsige LGB-Wagen, auf der Drei-Prozent-Steigung noch fünf, auf der Acht-Prozent-Rampe noch zwei. Die Drähte eines Digitaldecoders für Gleichstrom-Motoren brauchen lediglich in der bereits vorbereiteten Schnittstelle festgeschraubt zu werden. So sieht es jedenfalls das Faltblatt „DCC Wiring Connection" vor. Das Sesam-öffne-dich fürs Gehäuse findet sich auf der Rückseite des Blattes „Chassis Assembly": Zunächst zieht man die vier Sandfallrohre ab. Dann stellt man die Lokomotive auf den Kopf und löst die beiden kleinen Schrauben auf beiden Seiten des Umlaufs. Nun kann man den Satteltank nach vorne ziehen und nach oben abheben. Dann liegt das elektrische Innenleben übersichtlich vor dem Modellbahner. Den in der Anleitung empfohlenen Lenz-Decoder LE 4024 gibt es nicht mehr. Er wird im Juni 2004 durch den Decoder „Gold Maxi" ersetzt. Wegen der geringen Stromaufnahme des Zweikupplers genügt aber auch der LE 1835A von Lenz, der dank SUSI-Schnittstelle die Installation eines Soundbausteins ermöglicht. Platz für einen Lautsprecher hat Bachmann bereits vorgesehen.

Recht bescheiden gibt sich Bachmann bei der Preisgestaltung. Für etwa 165 Euro erhält man eine sehr gute Lok mit einer schlechten Bedienungsanleitung. *Jochen Frickel*

Fahrwerte analog

V/max bei 14 V 45 km/h
V/max Vorbild (30 km/h) bei 10 Volt
Auslauf aus V/max 110 mm
Auslauf aus 30 km/h 50 mm
Anfahren (3 V) 4 km/h
Kriechen (3 V) 4 km/h

Auf einen Blick

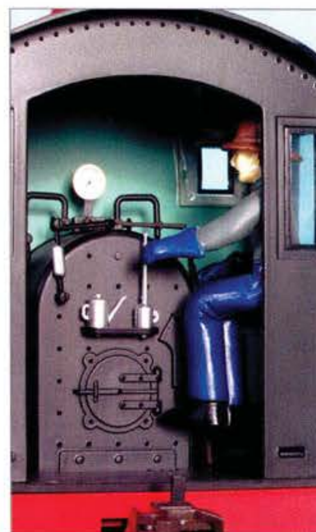
PRO Gute Detaillierung; gekapseltes Getriebe; serienmäßiger Dampfeinsatz; sehr gute Fahreigenschaften; leiser Lauf

KONTRA Unübersichtliche Bedienungsanleitung; falsch platzierte Sandfallrohre

PREIS Etwa 165 Euro

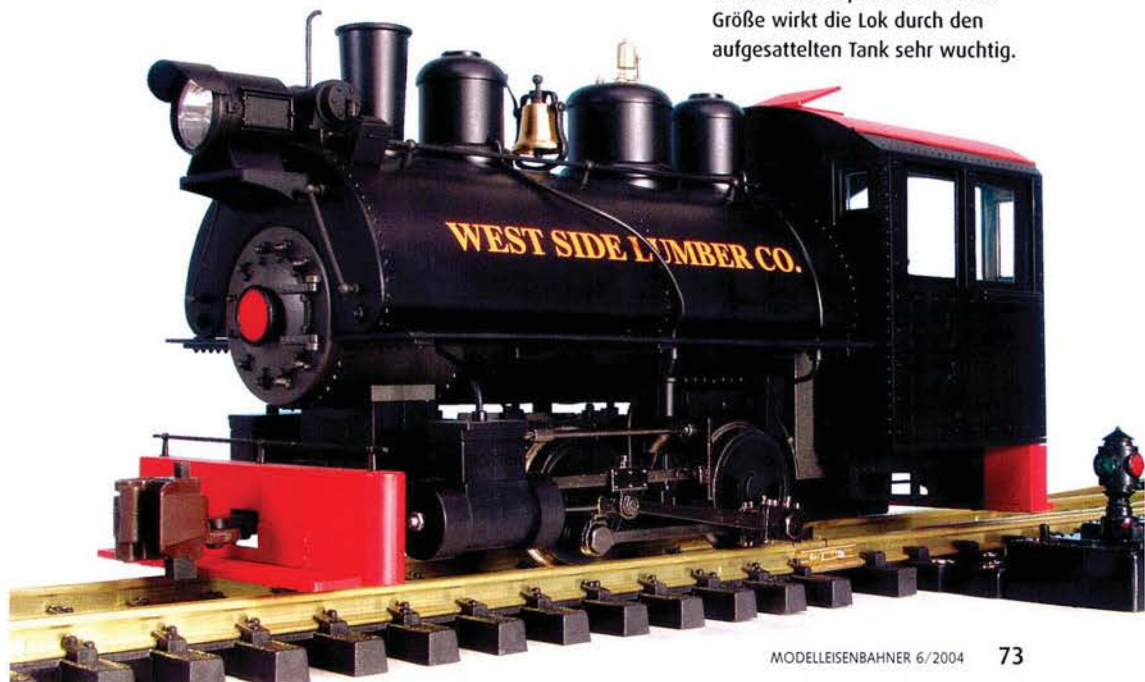
URTEILE ■■■■

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

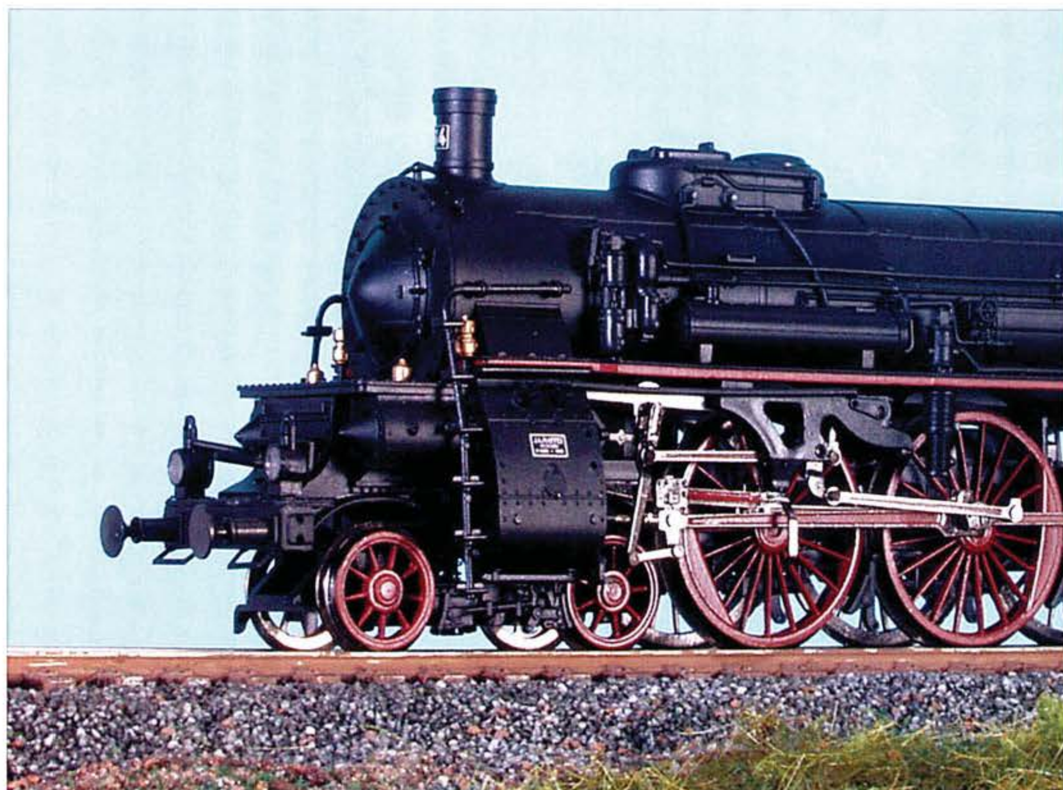


Vollständig eingerichtet präsentiert sich der Führerstand des kleinen Zweikupplers.

Verglichen mit kontinentaleuropäischen Schmalspurloks ähnlicher Größe wirkt die Lok durch den aufgesattelten Tank sehr wuchtig.



Schöne Badenerin: Die 1918 gebaute IVh64 war die Vorbildmaschine für das überarbeitete Liliput-Modell im Maßstab 1:87.

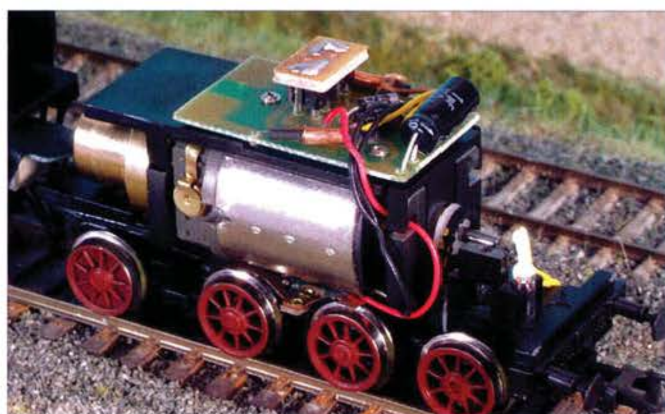


Überarbeitet und mit neuem Antrieb bringt Liliput die badische IVh für H0 in der Länderbahnvariante auf den Markt.

Zweiter Anlauf

Für die Rheintalstrecke Basel – Mannheim – Frankfurt bestellte die badische Staatsbahn bei Maffei in München insgesamt 20 2'C1'-Schnellzuglokomotiven, die einerseits auf den guten Erfahrungen mit der bayr. S3/6 aufbauten, andererseits die Fehler der badischen Vorgängerlok IVf vermieden. Bedingt durch den Ersten Weltkrieg, wurden die ersten Maschinen erst 1918 ausgeliefert. Sie waren für 110 km/h konstruiert, konnten diese aber wegen der vernachlässigten Bahnanlagen jahrelang nicht ausfahren. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ordnete die Maschinen als 18.3 ein und setzte die zulässige Geschwindigkeit Ende der 30er-Jahre auf 140 km/h herauf.

Liliput wählte die IVh mit der Betriebsnummer 64 aus, die zweite gebaute Maschine dieser Reihe. Als das erste Liliput-Modell als 18.3 im Jahre 1983 erschien, wurde die Detaillierung gelobt. Das immer noch sehenswerte Modell wurde überarbeitet und erhielt einen neuen Antrieb. Ohne Windleitbleche und in der badischen Länderbahn-Farbgebung schwarz und rotbraun wirkt das Modell noch eleganter als die DRG-Version. Das Fahrwerk und die Frontpartie mit den wuchtigen Außenzylindern fallen ganz besonders ins Auge. Mit Zurüstteilen lässt sich der positive Eindruck steigern. Auch gefallen die große Beschriftung „IVh64" an den Führerhauswänden und der Tenderrückwand, ebenso die



Der Antrieb erfolgt mit Zahnradband und Schneckenwelle auf den ersten und vierten Radsatz.



Das Fahrwerk der IVh begeistert, was man von den Schrauben am Gestänge nicht sagen kann.

Fahrwerte analog

Vmax bei 12 V 157 km/h

Vmax Vorbild (110 km/h) bei 8,9 Volt

Auslauf aus Vmax /Vmax Vorbild: 167/91 mm

Anfahren 1,4 V/ ‹ 5 km/h

Kriechen 1,4 V/ ‹ 5 km/h

Zugkraft Ebene / 3 % Steigung / 8 % Steigung: 73/50/28 Gramm



Auf einen Blick

PRO Sehr gute Farbgebung und Beschriftung; Zurüstteile beigefügt; gute Geschwindigkeitswerte

KONTRA Lautes Antriebsgeräusch; großer Abstand Lok – Tender; Gestänge-Schrauben

PREIS Zirka 215 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Nachbildungen der Fabrikschilder am Tender und an den Zylinderblöcken. Leider stören die Schrauben am Gestänge den guten Eindruck empfindlich.

Die Stromabnahme erfolgt über zwei Tenderradsätze und die Treibräder. Die Lok reagiert sehr empfindlich auf unsauber verlegte Gleise und leichte Verschmutzungen. Noch etwas fällt auf: Eine Stunde Einlaufzeit und leichte Schmierungen an den gekennzeichneten Stellen haben nicht ausgereicht, dem Tenderantrieb seine Eigengeräusche zu nehmen. Diese sind bei Vorwärtsfahrt und hohem Tempo schon störend.

Die als IV h zulässige Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h wird bei 8,9 Volt erreicht. Bei 12 Volt Nennspannung fährt das Modell umgerechnet 157 km/h und ist damit nur knapp oberhalb des NEM-Wertes (154 km/h). Bei 1,4 Volt fährt die H0-IV h mit weniger als der Schrittgeschwindigkeit an.

Wer die beiliegenden Kolbenstangen-Schutzrohre anbringen möchte, sollte ausreichend große Radien haben. Ohne Schutzrohre empfiehlt Liliput, die Lok in Radien ab 420 Milimetern einzusetzen.

In der Ebene zieht die IV h 73 Gramm, was zehn bis elf vierachsigen Wagen entspricht. Bei 8 Prozent Steigung reicht die Zugkraft für vier Vierachser. Eine Schwungmasse (14 mm x ø 13/16 mm) sorgt für ordentlichen Auslauf: 167 Millimeter aus 12 Volt, 91 Millimeter aus der umgerechneten Vorbildhöchstgeschwindigkeit.

Zirka 215 Euro sollte man für die Liliput-Maschine einplanen, die vor allem als Vitrinenmodell überzeugt. Als Fahrmodell ist es trotz gelungener äußerer Gestaltung etwas zu laut.

Henning Bösherz



„Feines in TT!" So beschreibt Rudolf Schiffer sein Angebot im Maßstab 1:120. Das soll auch für die vergleichbaren Produkte der Spuren Z, N und H0 gelten. Vier Anlagendetails für die Spur der Mitte stellen sich der kritischen Begutachtung.

Die Kohlekörbe im Einsatz: Den kritischen Blick des Bw-Chefs entzückt das fein imitierte Geflecht.

Neusilber für Einsteiger

Schiffer-Ätzplatinen aus Neusilber haben eine Stärke von 0,15 (Spur Z) bis 0,3 Millimeter für H0. Die vorliegenden TT-Platinen hatten eine Stärke von 0,25 mm und ließen sich ohne Probleme verarbeiten. Als Werkzeuge haben sich zwei spitze Pinzetten, eine kleine Flachzange, eine kleine, feine Feile, Skalpell und Lupe bestens bewährt. Die Bauanleitungen sind zwar kurz und bündig, aber absolut verständlich und nachbausicher. Die Farbempfehlungen sind spärlich ausgefallen, und so ist ein Studium der Fachliteratur nötig, oder man schaut auf der Schiffer-Homepage auf die Bilder. So ist es kein großer Mangel, sondern es hilft, sich Gedanken über die Epoche, Bahnverwaltung und Platzierung zu machen. Dann wird man sicherlich recht schnell den richtigen Farbton für seine Anlage finden.



Das Schürhakengestellt in TT ist einfach zu bauen und ziert jedes Dampflok-Bw.

Für alle vier zierlichen Ausstattungsdetails gilt, dass man sie nach dem Aushärten des sparsam zu verwendenden Klebers versäubern und mit Weinert-Acryl-Grundierung spritzen sollte. Diese Grundierung trocknet sehr fein auf und zeigt alle Details. Die anschließende Grundfarbgebung sollte man ebenfalls mit einer kleinen Spritzpistole durchführen. Selbstverständlich geht auch eine Pinsellackierung. Dann sollte man jedoch die Farbe möglichst dünn und sparsam verwenden. Eine abschließende Behandlung mit Farbpuder lässt die Teile dem Original verwechselbar ähnlich werden.

Signal- (T-5003) und Weichenspannwerk (T-5004)

Klever und gut durchdacht sind die wenigen flachen Teile, die in der Nummernfolge aus der Platine mit dem Skalpell getrennt und aufgesteckt werden. Eine Arbeit, die keine zehn Minuten dauert, und, weil alles richtig passt, auch Spaß macht. Durch die mehreren Ebenen wird eine räumliche, durchschaubare Darstellung ermöglicht. Nach dem Fixieren an den in der Bauanleitung beschriebenen Stellen werden mit der kleinen, sehr feinen Feile ganz vorsichtig die eventuell noch sichtbaren Schnittkanten der Ätzplatine geglättet.

Den Puck von Eriba am Haken, geht Schucos Volkswagen auf H0-Wirtschaftswundertour.

Gespann-Käfer

Die Tücke liegt bekanntlich im Detail: Wären da nicht die störenden, zum Teil falsch platzierten Imitationen der Pkw-Scheibeneinfassungen und der ungenaue Einsatz der Autofenster, das Käfer-Puck-Gespann würde auf den ersten Blick begeistern.

Über die falschen Felgen und die in China gründlich missverstanden angedeuteten Lüftungsgitter unter den Frontscheinwerfern des 1200er-Export, Vorbild-Baujahr 1960 bis 1964, würde man dagegen hinwegsehen. Dass es sich bei den Heckleuchten noch um Einkammerausführungen handelt, ist vertretbar, die Zweikammerversion kam erst ab Juni 1961 beim Vorbild zum Einbau.

Die aufgedruckten Hecklüftungsschlitze hingegen haben mit dem Vorbild kaum etwas gemein: Sie gehören über und nicht auf die Motorhaube und sollten korrekt den Fensterbogen aufnehmen.

Schade, an sich besticht die Metallkarosserie samt Gummireifen; der Puck, Vorbild-Baujahr 1957, ist allemal sein Geld wert. *Karlheinz Haucke*

Foto: Frickel



Auf geht's in die Ferien: In seinem schmucken Käfer bietet sich dem H0-Camping-Fan freilich nur eine eingeschränkte Sicht auf die Umwelt.

Auf einen Blick

PRO Karosserie samt Lack; Inneneinrichtung (außer Lenkradmontage); Kfz-Kennzeichen; Stoßfänger; Gummireifen (Pkw)

KONTRA Pkw-Scheibeneinfassungen, Fenstereinsatz; Lüftungsschlitze; Vorderrad schleift

PREIS Zirka 6 Euro

URTEILE

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Kohlekörbe (T-3003)

Auch die Kohlekörbe sind im wahrsten Sinn kinderleicht über eine Bleistiftspitze zu rollen, anschließend zu verkleben und die Böden einzusetzen. Die Geflechtnachbildung ist gut und ihre Wirkung lässt sich nach dem Pinseln noch mit Kohlenstaub vertiefen.

Schürhakengestell (T-3002)

Ebenso einfach lässt sich das Schürhakengestell zusammenbasteln. Gut gelöst und dem Abwinkeln der Profile sehr entgegenkommend ist, dass nur Stege und nicht die ganze Profillänge angeätzt sind. So lässt sich auch für den ungeübten Bastler sehr sauber ein 90-Grad-Winkel erreichen. Das Aufsetzen der Knotenbleche ist präzise nur unter der Lupe möglich. Es empfiehlt sich, die feinen Schürhaken nicht zu lackieren, sondern mit Fohrmann-Messingbraun (Best. Nr.: 90909, Fohrmann, Görlitz) braun-schwarz zu brünieren.

Karrensortiment (T-3011; Bausatz für insgesamt 6 Karren)

Die Karren sind so fein, dass hier besondere Vorsicht beim Anfassen mit der Pinzette angebracht ist. Die Faltteile sind absolut passgenau und nach der Bauanleitung relativ einfach zusammenzustecken und zu verkleben.

Die Schiffer-Bausätze sind anwenderfreundlich durchdacht und lassen in Bezug auf Detailtreue kaum Wünsche offen. Der Preis ist für die Qualität angemessen. Beziehen kann man die Produkte bei: Rudolf Schiffer Design, Weyerstraße 4, D-50170 Kerpen, Tel.: (02273) 95 92 0, Fax: (02273) 95 92 32, www.schiffer-design.de.

Rainer Albrecht/al



Sehr filigran und auch ein wenig empfindlich sind die geätzten Bahnhofskarren von Schiffer-Design.

Auf einen Blick

PRO Hohe Passgenauigkeit; feine Detaillierung; interessante Motive

KONTRA Spärliche Farbinformationen

PREIS 5,30 bis 8,60 Euro

URTEILE

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Fotos (4): Rainer Albrecht



Signal- und Weichenspannwerke sind auf einer gut gestalteten Anlage fast unverzichtbar und lassen erst den realistischen Eindruck entstehen.

Mit der neuen Modellbaumgeneration der Premium-Linie geht Faller daran, gehobenere Ansprüche zu bedienen.

Es grünt so grün

Für die Baugrößen N und Z gedacht ist dieses Set der Gütenbacher mit fünf kleinen Laubbäumen.



Foto: Frickel

Auch die Entwicklung der Modell-Landschaftschaftsgestaltung ist nicht stehengeblieben. Bei der Begrünung wuchsen die Ansprüche mit dem Angebot der Spezial-Firmen. Faller reagierte mit den auf der diesjährigen Nürnberger Messe erstmals vorgestellten Premium-Bäumen.

Das für N und Z gleichermaßen gedachte Set mit fünf mehr oder minder kleinen Laubbäumen ist mit einem empfohlenen Verkaufspreis von 6,95 Euro sicher konkurrenzfähig.

Mini-Erle, -Linde, -Esche und Co. machen einen naturnahen Eindruck. Die Baumkronen geben die mal mehr, mal weniger charakteristische Form der jeweiligen Art recht ordentlich wieder. Die imitierte Belaubung ist luftig genug, um Ast- und Zweigwerk erahnen zu lassen. Eins aber sollte man sich verkneifen: Unter der Lupe betrachtet, geht die schöne Illusion grüner Blätter verloren.

Und rieselfrei sind die neuen Bäumchen leider auch noch nicht! *Karlheinz Haucke*

Auf einen Blick

PRO Gesamteindruck; charakteristische Form der Baumkronen; farbliche Gestaltung; luftige Blattwerk-Imitation

KONTRA Dürftige Höhen (max. 5,6 cm) zumindest für den N-Maßstab; Belaubung rieselt

PREIS Knapp 7 Euro

URTEILE

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Berliner Urquell

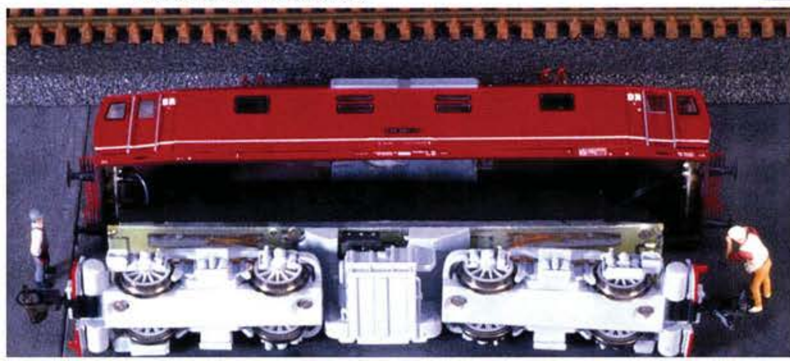
Für den grenzüberschreitenden Verkehr beschaffte die DR 20 Zweisystem-E-Loks der Baureihe 230. Beckmann TT bringt nun die Nachbildung in 1:120 auf den Markt.

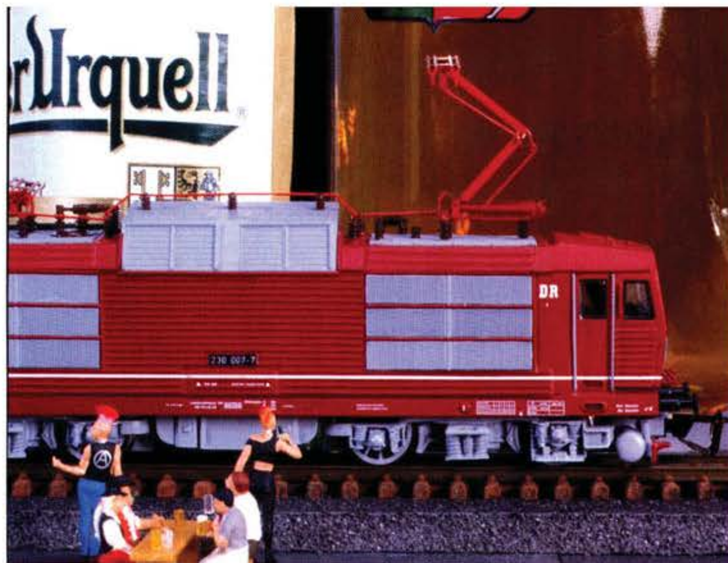
Die Nachbildung der kantigen Pilsnerin genießt man am besten mit echtem Urquell - doch Vorsicht, wenn noch zu fahren ist!

Die Deutsche Reichsbahn (DR) und die damalige Tschechoslowakische Staatsbahn (ČSD) entschieden sich in den 80er-Jahren für den Einsatz von Zweisystem-E-Loks im grenzüberschreitenden Verkehr. Als Baureihe 230 der DR und 372 der ČSD gingen die Serienfahrzeuge 1991 in Betrieb (siehe auch unser Beitrag auf den Seiten 32/33). Nachdem schon geraume Zeit ein H0-Modell im Handel ist, hat sich nunmehr der Berliner Hersteller Beckmann TT dieser Lokomotive angenommen und bietet das Modell der Baureihe 230 im Maßstab 1:120 an.

Die Vorbildlok ist nicht unbedingt formschön zu nennen. Dass daran das berühmte Urquell aus der Herstellerstadt Pilsen Schuld haben könnte, hält der Tester aber für ausgeschlossen. Dennoch sind ein paar spezielle Merkmale dieser Maschine eine Herausforderung für den Formenbau im Modell. Dazu gehören der unsymmetrische Dachlüfteraufsatz, die Re-

Das Gehäuse lässt sich leider nicht vollständig abheben: Zwei Drähte halten es am Chassis fest.





„Da kannste nich meckern, eyh!" Die Qualität von Bedruckung und Gravuren begeistert auch die beiden Punker, und wehe, jemand sieht das anders...



Ein Blick auf die filigrane Dachausrüstung mit funktionsfähigen Stromabnehmern. Leider fehlt der Dachleitung ein Teilstück (vorn rechts).

genrinnen am Übergang von den Seitenwänden zum Dach sowie die im Bereich der Frontpartie überstehenden Seitenwände.

Beckmann hat all diese Merkmale hervorragend in TT umgesetzt, und schon der erste Blick auf das Modell zeigt das ganz typische Gesicht der 230. Der Blick auf weitere Details verrät das Können des Berliner Modellherstellers. So sind Griffstangen und Fenster separat eingesetzt. Letztere haben vorbildgerecht eine schwarze Umfassung. Die Dachisolatoren haben die exakten Proportionen, und die - funktionsfähigen - Stromabnehmer sind vom Feinsten. Das gilt auch für die filigranen Trittroste oberhalb der Pufferbohle. Allerdings ist die Dachausrüstung nicht ganz vollständig: Über dem Führerstand 1 fehlt ein Leitungselement.

Die Beschriftung ist gestochen scharf, und unter der Lupe lässt sich sogar das Indienststellungsdatum der Vorbildmaschine 230 007 entziffern! Auch die Führerstände sind gekennzeichnet, selbst der Hinweis auf die Erste-Hilfe-Ausrüstung im Führerstand 2 ist vorhanden.

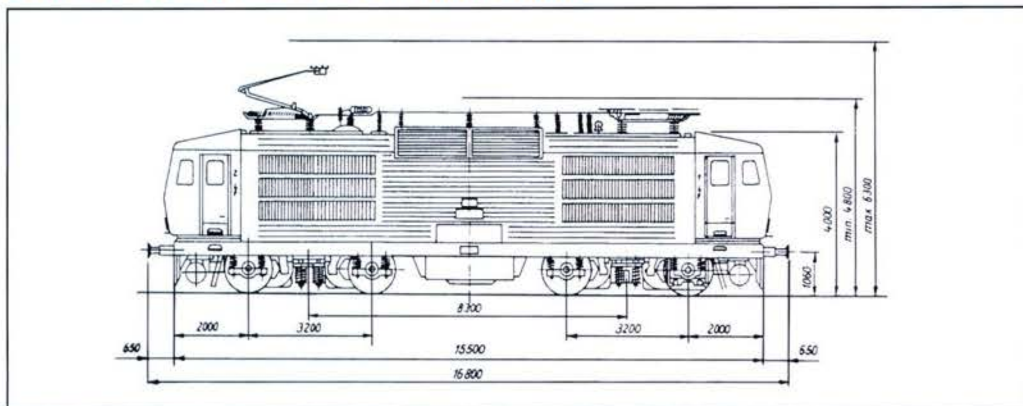
Die Drehgestellgravuren haben eine für den Maßstab 1:120 beeindruckende Qualität. Die Trittstufen sind mit im Drehgestell integriert, was man als einen für TT vertretbaren Kompromiss werten kann.

Das Fahrverhalten der Lokomotive ist sehr gut. Nach →

Mess- und Datenblatt

BR 230 der DR von Beckmann in TT

Modell Eisen Bahner





Steckbrief

Hersteller: Beckmann TT, Berlin
Bezeichnung: 230 007-7 der DR
Nenngröße/Spur: TT/12 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2003
Epoche: IV
Katalognummer: 1011800
Im Handel seit: März 2004
Andere Ausführungen: Digital (Katalog-Nr 1011801)
Gehäuse: Aus Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 311 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 267 Millimeter
Kupplung: TT-Standardkupplung im NEM-Schacht
Normen: NEM, CE
Preis: 269 Euro (analog), 304 Euro (digital, jeweils Direktbezugspreis)



Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Spurkranzschleifer auf alle Radsätze; Stromabnehmer
Motor: Bühler-Motor
Beleuchtung: Je nach Fahrtrichtung Dreilicht-Spitzensignal/rotes Schlusssignal



Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle vier Achsen
Schwungmassen: Zwei, je ø 12 x 8 mm
Haftreifen: Keine
Zugkraft: Ebene: 45 Gramm (Zug mit mehr als 40 Achsen)
3 % Steigung: 37 Gramm (Zug mit mehr als 32 Achsen)
8 % Steigung: 28 Gramm (Zug mit 24 Achsen)



Service

Gehäusedemontage: Gehäuse in der Mitte leicht spreizen und nach oben ziehen; Gehäuse lässt sich nicht vollständig vom Chassis lösen!
Innenteile: Getriebe ist nach Anheben des Gehäuses bedingt zugänglich, Motor nicht
Zurüstteile: Keine
Bedienungsanleitung: Faltblatt
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über den Hersteller (Beckmann TT, Scharnweberstr. 86, 12587 Berlin, www.beckmanntt.de)





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 50 Prozent für TT

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:120	Modell
Länge über Puffer	16800	140	139,7
Drehzapfenabstand	8300	69,2	69,2
Achsstand Drehgestell	3200	26,7	26,7
Treibraddurchmesser	1250	10,4	10,2
Höhe Dachleitung über SO	4500	37,5	38,0

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	2,9	< 5	0
Kriechen	2,8	< 5	0
U_{Nenn}	12	173	170
$V_{Vorbild}$	8,8	120	68

zweistündiger Einlaufzeit entwickelt die Lokomotive zwar leichte Eigengeräusche, doch reichen diese bei weitem nicht an den Lärm heran, der entsteht, wenn die Lüfter der Vorbildloks bei der Fahrt unter Wechselstrom in Betrieb gehen. Wie andere Beckmann-E-Loks auch läuft die 230 ausgezeichnet im Gleis und taumelt nicht. Die Stromabnahme erfolgt über alle vier Radsätze oder über die Stromabnehmer. Zum Umschalten ist ein im Chassis befindlicher Schalter mittels einer Pinzette umzulegen. Diesen sieht man, wenn man die Lok unten auf der Fensterseite betrachtet.

Obwohl Beckmann ohne Haftreifen arbeitet, ist die Zugkraft der Maschine absolut in Ordnung. Dafür sorgt neben dem Bühler-Motor auch der massive Metall-Fahrzeugrahmen, der dem Modell eine Eigenmasse von immerhin 311 Gramm beschert. In der Ebene zieht die Lok 45 Gramm über die Rollen, was einem Zug mit über 40 Achsen - das sind 10

Eine Erfrischung für TT: Gekonnter Formenbau und gute Fahreigenschaften

vierachsige Wagen - entspricht. In einer Steigung von 8 Prozent zieht die Lok sechs Wagen.

Auch die Geschwindigkeiten sind in Ordnung: Die Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 120 km/h wird bei 8,8 Volt erreicht. Bei der Nennspannung 12 Volt fährt die Maschine mit umgerechnet 173 km/h und bleibt damit innerhalb der NEM, nach der sie 180 km/h erreichen dürfte. Bei 2,9 Volt setzt sich die Lokomotive mit weniger als der umgerechneten Schrittgeschwindigkeit in Bewegung, läuft allerdings nicht ganz ruckfrei. Ab etwa 3 Volt ist ein ruhiger Lauf gewährleistet. Der Lichtaustritt ist ab 1,5 Volt deutlich erkennbar. Je nach Fahrtrichtung sind das Drei-



Gut umgesetzt sind die vorstehenden Seitenwände an der Front. Die Griffstangen sind einzeln angesetzt.



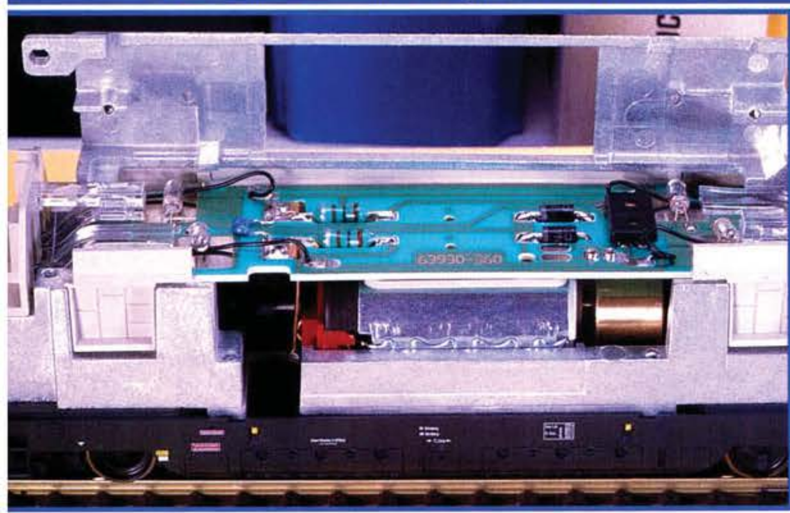
Die Fensterseite der Lok: Vorbildgerecht erhielten die Fenster schwarze Umfassungen. Die Passgenauigkeit lässt keine Wünsche offen.

licht-Spitzensignal oder zwei rote Schlusslichter aktiv.

Die Lok passiert anstandslos enge Radien und lange Weichenstraßen. Sofern Wartungseingriffe am Getriebe erforderlich werden, wird das Gehäuse mittig an den Seitenwänden vom Rahmen abgespreizt und nach oben abgezogen. Doch Obacht! Das Gehäuse lässt sich nicht vollständig entfernen! Zwei Drähte, fest verlötet, halten kleine Platinen fest, die in die Frontseiten des Gehäuses fest eingelassen sind. Leider fehlte beim vorliegenden Testexemplar ein Hinweis auf diese Besonderheit im Beipackzettel, ebenso wie der auf die Umschaltmöglichkeit von den Rädern auf die Stromabnehmer. Beckmann sicherte aber zu, diese Hinweise künftig aufzunehmen.

Insgesamt darf dem Hersteller erneut die gelungene Umsetzung einer interessanten Vorbildbaureihe bescheinigt werden; ein echtes Berliner Urquell sozusagen. Außer der getesteten Analogversion wird die Lok auch digital erhältlich sein. Für 269 Euro (analog) oder 304 Euro (digital) erhält man einen überzeugenden Gegenwert. *Henning Bösherz*

Die Lücke im Gewicht nimmt im Digital-Betrieb den Decoder auf.



In H0 fehlte bisher die Mutter aller V 200. Roco realisiert jetzt eine Vorserienlok der DB-Legende.

Aufbau-Studium

Wer in der Welt des Wissens mithalten will, muss etwas fürs Köpfchen tun. Wer ein Modell der V 200.0 der Vorserie verkaufen möchte, obwohl sich im eigenen Sortiment die V 200.0 in Serienausführung findet, sollte ein gründliches Aufbau-Studium betreiben.

Schon der erste Blick auf die neue Maschine verrät, dass der verantwortliche Roco-Ingenieur die unterschiedlichen Aufbauten sehr gut studiert hat. Auf dem Dach fällt zunächst die vorbildgerecht geänderte Ausführung der Lüfter auf. Die Gehäusebefestigungsschrauben, die immer noch in den beiden Abgasstutzen sitzen, werden nun von einem Einsatz verdeckt. An etlichen Details erkennt man, dass das Gehäuse tatsächlich neu konstruiert wurde. So fiel beispielsweise die Gravur der Regenrinnen und Türgriffe erheblich feiner aus. Der geringere Durchmesser →

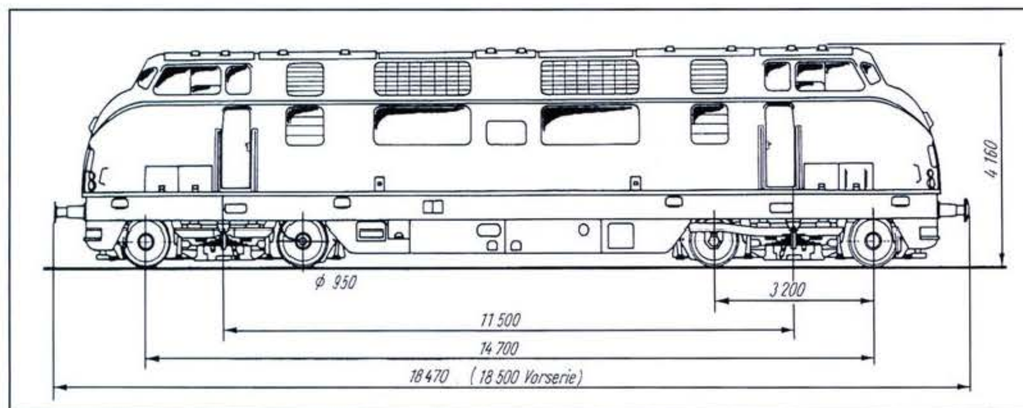


Auch die Drehgestellblenden erfuhren eine vorbildgerechte Änderung der Ausführung.

MESS- UND DATENBLATT

Modell Eisen Bahner

V 200.0 der DB von Roco in H0



Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Roco, Salzburg
Bezeichnung: V 200 002 der Deutschen Bundesbahn/DB AG
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2004
Epoche: V (Museumslok)
Katalognummer: 63930
Im Handel seit: April 2004
Andere Ausführungen: 63931 (Gleichstrom, Sound), 69931 (Wechselstrom, Sound)
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 522 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 358 mm
Kupplung: Roco-Universal-Kupplung
Normen: NEM, CE
Preis: 165 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Elektrik

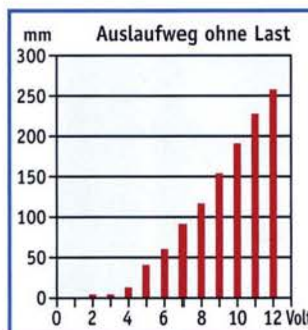
Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Spurkranzschleifer auf alle Räder
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel weiß/rot
Digitale Schnittstelle: NEM 652

Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle Achsen
Schwungmasse: Eine, ø 17 x 10 mm
Haftreifen: Zwei
Zugkraft: Ebene: 144 Gramm (Zug mit mehr als 86 Achsen)
3 % Steigung: 132 Gramm (Zug mit mehr als 80 Achsen)
8 % Steigung: 108 Gramm (Zug mit 64 Achsen)

Service

Gehäusedemontage: Einsätze in Dach-Abgasstutzen entfernen, Schrauben lösen, Gehäuse abheben, Schrauben von Gewicht lösen, Schrauben von Platine lösen
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme der Platine gut zugänglich
Zurüstteile: Pufferbohlen-Zurüstteile, geschlossene und offene Schürzen
Bedienungsanleitung: Ausführliche Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen und Ersatzteilblatt
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	18500	212,6	212
Achsstand der Lok	14700	169	169
Drehgestell-Achsstand	3200	36,8	36,9
Raddurchmesser	950	10,9	10,9
Höhe	4160	47,8	48
Spurkranzhöhe Modell	–	–	1

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	2,4	13	–
Kriechen	2,2	9	–
U_{Nenn}	12	204	264
$V_{Vorbild}$	8,7	140	143
V_{maxNEM}	11,7	196	240
bei 100 km/h	7,2	100	84

der Stirnlampen und die geänderte Anordnung der Klappen an den Seiten wurden berücksichtigt. Dem Anspruch an ein hochwertiges Platin-Produkt entsprechend, findet sich auch eine Nachbildung der geriffelten Bleche an den Rahmenecken. Zeigte sich bei der bisherigen Ausführung bei nahezu jedem Modell ein Spalt zwischen Aufbau und Rahmen, gelang dieser Bereich beim Testmuster besser. Eine Überarbeitung hätte die Stirnverglasung vertragen können. Die Scheibeneinsätze fielen aber schlicht zu klein aus. Wegen der einen Großteil des Innenraumes beanspruchenden Technik rükken die Imitationen sehr nahe an die Maschinenraum-Fenster. Statt sie möglichst dunkel einzufärben, wählte Roco ein helles Beige. Besser, wenn auch nicht vorbildgerechter, wirkt der Maschinenraum, wenn man die Blende entfernt und Motor und Schwungmasse dunkel lackiert. An den Drehgestellen fällt die gegenüber der Serien-Lok geänderte Ausführung der Blenden auf. Wie eh und je sitzen die Bremsklötze in Radebene und die Gravuren gefallen auch nach fast 20 Jahren noch.

Auch wenn die Metall-Griffstangen an den Stirnseiten sicherlich stabiler sind, als die bisher verwendeten aus Kunststoff, sehen sie doch nicht so gut aus wie diese, weil die Löcher nicht ganz gefüllt sind. Die mehrfarbig ausgeführte Beschriftung entspricht der der Epoche-V-Museumslok. Die sehr gute Lackierung wird den Ansprüchen gerecht.

Die Fahreigenschaften waren schon beim alten Modell über Zweifel erhaben und sind es auch bei der neuen Vorserien-Lok. Mit leisem Zirpen kriecht die Gleichstrom-Lok bei 2,2 Volt mit umgerechnet neun km/h davon. Bei zwölf Volt überschreitet V 200 002 die nach NEM zu-



Vergleich der Lüfterbereiche der Vorserienlok (vorne) und der Serienausführung (hinten).

Auch die Stirnansicht bringt diverse Unterschiede beider V 200.0-Bauformen an den Tag.



lässige Geschwindigkeit von 196 km/h nur geringfügig. Aus dem Vorbild-Höchsttempo von 140 km/h, das bei 8,7 Volt anliegt, rollt die Lok bei Stromunterbrechung moderate zehn Zentimeter weiter. Nahezu im ganzen Geschwindigkeitsbereich hört man ein sonores, sehr gut zu einem Großdiesellok-Modell passendes Motorengeräusch. Gespannt darf man auf die Variante mit Sound-Baustein sein. Dass die Lok eine Beleuchtung hat, wird erst ab einer Spannung von etwa acht Volt oder im Digital-Betrieb deutlich. Besitzer der alten Ausführung schätzen die V 200 als anspruchsloses Zugtier. Auch in dieser Hinsicht zeigt sich die Vorserien-Lok als würdige Erbin. In der Ebene darf der Museumszug ruhig 22 Vierachser lang sein. Selbst auf der Acht-Prozent-Rampe zieht der rote Bulle 16 Waggons.

Die Vorserien-V 200 trägt viele Gene der bekannten Serienausführung in sich, was sich gerade in den sehr erfreulichen Fahreigenschaften äußert. Dass Roco beim neu konstruierten Gehäuse ausgiebiges Aufbau-Studium betrieben hat, durfte man bei einem Modell der Platin-Edition ohnehin voraussetzen. 165 Euro muss der Kunde als quasi Studiengebühr über den Ladentisch reichen.

Jochen Frickel



Da sage noch einer, in TT gäbe es ein schmales Angebot: Auf der Nebenbahn tummeln sich viele typische Fahrzeuge.

Den Namen „Theodor Kunz" bekam der Verein für fachliches Wissen ehrenhalber verliehen. Dieses setzen die Sachsen bei einer TT-Anlage um.

Theodors TT-TRÄUME

Ein Sonderzug überquert die elektrifizierte Hauptstrecke. Zum 40-jährigen Bestehen 2005 kommen neue Wagen.

Die Darstellung von Alltäglichem wie dieser Ladestraßen-Szene fesseln den Blick des Betrachters.

Sie bilden schon eine fröhliche Runde, die fünf Mitglieder des Modelleisenbahnclubs Theodor Kunz Pirna e.V., die ihre TT-Anlage im März 2004 in Sinsheim präsentierten. Die Faszination der Spur der Mitte zeigen die Sachsen aber nicht nur in Deutschland, selbst in Decin, Wien, Bern und St. Gallen waren sie schon zu Gast.

„Meist fahren unsere Rentner", grinst Sven Hesse, der stellvertretende Vorsitzende, „weil unsereins halt Urlaub nehmen muss." Bei den häufigen Gastspielen stellt sich unwillkürlich Routine beim Aufbau ein. „Normalerweise dauert es zwei Tage, bis die Anlage betriebsfähig ist", erläutert der junge Kfz-Mechaniker.

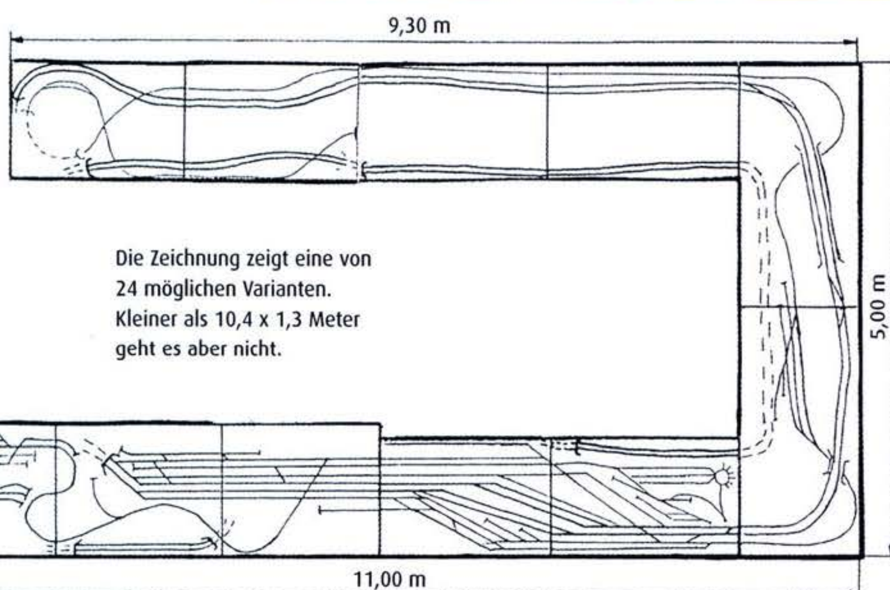
Als der Club als AG 3/31 im Jahre 1965 gegründet wurde, war Sven Hesse noch nicht auf der Welt. Die sieben Modellbahner begannen noch im selben Jahr mit dem Aufbau einer H0-Anlage. Die Geschichte der gezeigten TT-Segmente reicht immerhin auch bis →



Das große Altersheim besteht aus mehreren Vero-Bausätzen und ist extrem verkehrsgünstig gelegen.



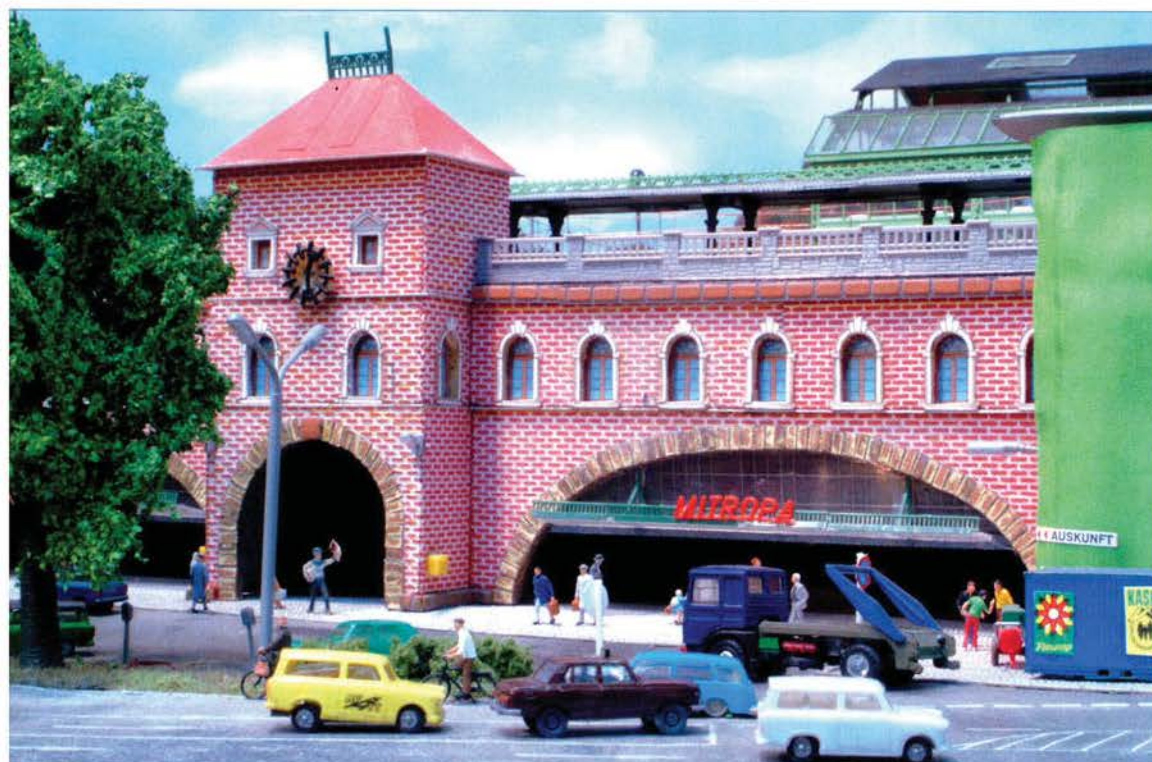
Bei den Bäumen, die größtenteils im Selbstbau entstanden, achtete man auf weitgehend maßstäbliche Höhen.



Die Zeichnung zeigt eine von 24 möglichen Varianten. Kleiner als 10,4 x 1,3 Meter geht es aber nicht.

ins Jahr 1967 zurück. Ein Jahr später bekam die AG den Ehrentitel „Theodor Kunz" verliehen. Theodor Kunz war als leitender Oberingenieur maßgeblich am Bau der ersten Fernbahn Deutschlands von Leipzig nach Dresden beteiligt. Das bereits verstorbene Mitglied Joachim Ehrig baute die Keimzelle als Heimanlage. „Wenn Sie einen Blick in den Untergrund riskieren, sehen Sie noch die verschiedenen Bautechniken", erklärt Sven Hesse. Gerade bei Segmenten, die schließlich häufiger auf und abgebaut werden, erstaunt der Baustoff-Mix. Schließlich zeigen Styrodur, Styropor, Bauschaum und mit Pappmaché beklebter Fliegendraht höchst unterschiedliche Reaktionen auf Temperatur- und Feuchtigkeits-Veränderungen. „Der massive Holz-Rahmen verhindert ein Verziehen weitgehend", betont Sven Hesse. Das ist be-

Die Segmente kann man in 24 Varianten gruppieren und Räumen anpassen



Die Höhenstaffelung im Bahnhofsbereich verleiht der Anlage Tiefe und hilft, Platz zu sparen.

sonders wichtig, weil auf diversen Segmenten mehr als zwei Gleise verlegt sind. Gerade im Ausstellungsbetrieb hätten gar zu starke Höhen- oder Seitenversatz fatale Folgen. Dass bei einer Streckenlänge von maximal 250 Metern der Betrieb weitgehend automatisiert ist, versteht sich von selbst. Die Platinen für die Automatik-Steuerung der Hauptstrecke fertigte Lutz Näther, der Elektroniker des Vereins. Grundlage ist ein Blockstellensystem mit selbst gebauten Besetztmeldern. Es gehört beim MEC zum guten Ton, dass die Mitglieder in die Geheimnisse der Bedienung eingeweiht sind. Außerdem achtet man darauf, dass beim Ausfall eines Systemteils trotzdem noch Züge fahren. Darum lässt sich der Betrieb auf den beiden Nebenbahnen unabhängig von dem auf der Hauptstrecke steuern. Auf letzterer verkehren bis zu 21 Garnituren gleichzeitig. Für Abwechslung in der Zugfolge sorgt der vollautomatische achtgleisige Schattenbahnhof, der in den Umlauf der Hauptbahn eingebunden ist. Bei der Zugbildung achten die Modellbahner auf die Stilreinheit der Garnituren, die in den Epochen III, IV und V bei der Deutschen Reichsbahn (DR), der Deutschen Bundesbahn (DB) und deren Nachfolger DB AG verkehrten. Der Erste Vorsitzende René Illing arbeitet bei Tillig, deren Stand in Sinsheim direkt an die Anlage der Pirnaer grenzt. Als Synergie-Effekt drehte ein bereits seriennahes Muster der Tillig-52 mit Steifrahmen-Tender ihre Runden durchs sächsische TT-Hügelland. „Die modernen Fahrzeuge verdauen den anstrengenden →

Einschnitte und Dämme bestimmen die abwechslungsreiche Landschaft der sächsischen Schweiz.



Das DR-Paradepferd 18 201 findet sich als Modell von Jago in direkter Nachbarschaft zu Beckmanns 01.5.



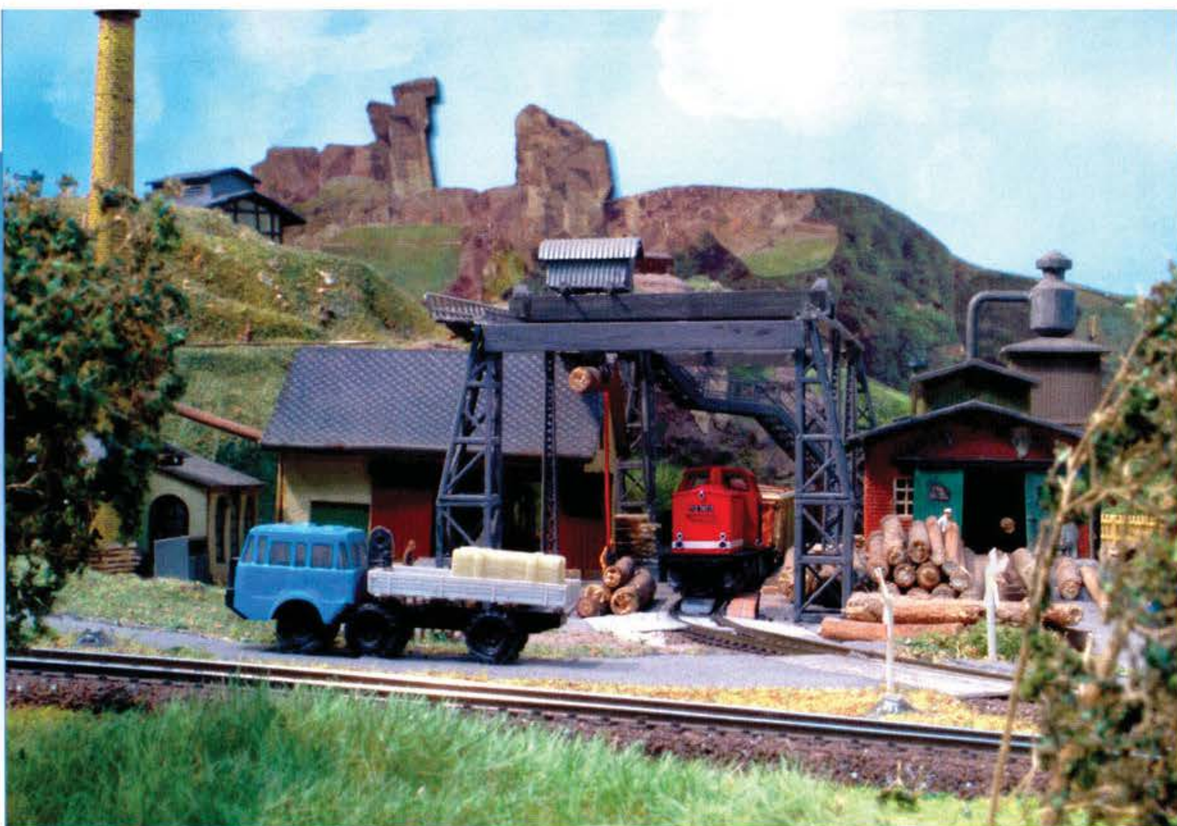
Der Ikarus-Gelenkbus verbreitet trotz der eher für den Überland-Einsatz prädestinierten Türenzahl Großstadtflair.

Dauerbetrieb auf der Anlage problemlos. Wenn man sie gelegentlich wartet, hat man viel Freude am geschmeidigen Lauf, der sich mit dem von guten H0-Fahrzeugen messen kann", resümiert Sven Hesse.

Wenn man vor der Anlage steht, fällt nicht auf, dass es 24 Möglichkeiten gibt, die Anlage aufzubauen. So reagieren die Sachsen flexibel auf die Platzverhältnisse der gastgebenden Lokalität. Neben den gut getarnten Übergängen zwischen den Segmenten trägt die einheitliche durchgehende Begrünung mit Noch- und Auhagen-Streumaterial zur harmonischen Gesamtwirkung bei. Ein konkretes Vorbild hat die Anlage übrigens nicht, die Motive aber stammen aus dem sächsischen Hügelland und der sächsischen Schweiz. Vor einigen Jahren mussten die verschlissenen BTTB-Gleise Tillig-Modell-Gleis mit Bettung weichen. Bei dieser Gelegenheit bauten die rührigen Club-Mitglieder Tillig-Unterflur-Antriebe ein. Die Technik ist also für die nächsten 30 Jahre gerüstet.

Damit es dann auch noch Mitglieder gibt, betreibt der Club intensive Nachwuchs-Förderung. In der Pestalozzi-Schule in Pirna-Copitz organisierte man eine Modellbahn-AG, die einen eigenen Raum zur Verfügung hat. Dort können Schüler unter Anleitung von Werner Köhler die Techniken des Eisenbahn-Modellbaus erlernen. Neben Grundlagen der Anlagengestaltung beschäftigen sich die acht bis zehn Jugendlichen beispielsweise mit dem Gebäude-Modellbau aus Pappe. Wer jemals ein Haus zu Papier gebracht und später gebaut hat, kennt das großartige

Im Bahnhof mit der eleganten selbst gebauten Bahnsteighalle geben sich ICE-1 und -2 ein Stelldichein.



Die beim Vorbild fast ausgestorbenen Anschlüsse geben den Bedienern Anlass zu Rangierfahrten.

Erste seriennahe Muster von Tilligs 52 mit Steifrahmen-Tender mussten in Sinsheim Standfestigkeit beweisen.

Gefühl, wenn das eigene Gebäude erst vor einem steht.

„Selbstbau-Häuser haben wir nur wenige auf der Anlage", fährt Sven Hesse fort. Die Bahnhofshalle indes konnte nicht aus Industrie-Teilen zusammengesetzt werden und ist darum eine Eigenentwicklung. Das Altersheim, das übrigens nicht in Anspielung auf das fortgeschrittene Alter der Standbesatzung so groß ausfiel, entstand noch zu DDR-Zeiten aus mehreren Vero-Bausätzen. Sven Hesse arbeitet hauptsächlich an der 12,6 x 1,3 Meter großen H0-Anlage, findet aber immer noch genug Zeit, sich mit dem Funktionsmodellbau in TT zu beschäftigen.

Im kommenden Jahr feiert der Verein sein 40-jähriges Bestehen und dann werden wieder Mitglieder mit der TT-Anlage auf Tour gehen, um zu zeigen, was geht in der Baugröße TT.

Jochen Frickel



Fotos: M. Tiedtke

ANLAGEN-STECKBRIEF

14-teilige TT-Segmentanlage in Rahmenbauweise

Maße: In Sinsheim 17 x 1,3 m, maximal 26 x 1,3 m

Erbauer: MEC Theodor Kunz Pirna e.V.

Bauzeit: Seit 1967

Epoche: III - V, Garnituren epochenrein

System: Zweileiter-Gleichstrom

Betrieb: Analog, selbstentwickeltes Blockstellen-System auf der Hauptstrecke

Gleislänge: 180 m, bis 250 m möglich



Foto: Frickel

Das Messeteam Sinsheim: V.l. Rolf Gückel, Werner Köhler, Christian Richter, Sven Hesse.

Gleismaterial: Tillig-Modell-Gleis

Rollendes Material: Hauptsächlich Tillig, diverse Kleinserien-Fahrzeuge

Thema: Zweigleisige Hauptbahn, 2 eingleisige Nebenbahnen im sächsischen Hügelland (Raum Pirna)

Vorbild: Kein konkretes

Kontakt: 1. Vorsitzender, René Illing, Steinsägeweg 8, 01796 Dohma, Tel. (03501)528261, Internet: www.mec-pirna.de

Ein Mann von Welt: FW und Märklin



Haarfarbe: Abgestimmt auf Märklins Kaiserzug.



Bewegt: Technischer und modischer Fortschritt.

Die Mode kommt aus Frankreich, die Lok nicht.

Lange bevor die erste deutsche Modellbahnzeitschrift in Sicht war, brachten es miniaturisierte Eisenbahnen bereits zu Titelbild-Ehren: Das 1912 gegründete und damals wöchentlich erscheinende Frauen-Journal „Elegante Welt" dokumentierte nicht nur die neueste internationale Mode, sondern mittels zeitgenössischer Wunderwerke der Spielzeugmanufakturen die Kultur des Reisens.

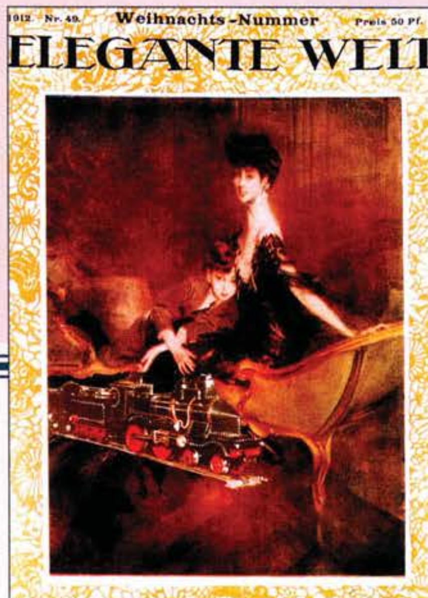
Zu schön, um wahr zu sein? Richtig geraten! Wer jemals eine der raren historischen Ausgaben dieser Zeitschrift in die Hände bekommen sollte, wird die herrlichen Titelbilder dieser Doppelseite so nicht wiederfinden.

Und dennoch haben sie ihre Berechtigung. Denn die Idee zu derartiger künstlerischer Bearbeitung der Originale stammt von keinem anderen als Franz-Wolfgang Koebner persönlich, Mitbegründer, Herausgeber und Chefredakteur der Eleganten Welt. Dessen Interesse für große und kleine Eisenbahnen wurde nur übertroffen von seiner Begeisterung für den Tanz und schöne Frauen.

Der gebürtige Berliner, Jahrgang 1886, Mutter Schauspielerin, registrierter Vater Chef-



Jugendstil: Zwischen Dampfross und Reiter.



Mutter und Kind: Modellbahnträume im Salon.



Sportlich frisiert reist frau 1959 im VT 11.5

Fotomontagen: Seufert

Vielseitig: Franz-Wolfgang Koebner, Chefredakteur der 1912 gegründeten Zeitschrift „Elegante Welt", schon zu Lebzeiten eine Legende, umgab sich nicht nur mit schönen Frauen.

Modell-Moden

redakteur der National-Zeitung, war eine schillernde Persönlichkeit. „FW", wie er nicht nur von der eigenen Familie kurz und knapp genannt wurde, machte in der Hauptstadt des Kaiserreichs wie im Berlin der Weimarer Republik Karriere.

Als Shimmy- und Charleston-Tänzer ebenso wie als Journalist und Geschäftsmann erfolgreich, pflegte Koebner auch in den Goldenen Zwanzigern vor allem seinen Ruf als Herzensbrecher. Weitaus öfter als die in Kindertagen geliebte Spielzeugeisenbahn lagen ihm nun Frauen zu Füßen.

Dass er dabei noch Zeit für den Beruf hatte, mag verwundern. Immerhin war Koebner ab 1924 Chefredakteur nicht nur der auflagenstarken Eleganten Welt, sondern auch des ersten deutschen Magazins: „Das Magazin" gründete er mit Robert Siodmak, der später als Filmregisseur Weltruhm errang. Da beide Publikationen den Kontakt mit der holden Weiblichkeit voraussetzten, war Koebner stets in seinem Element, privatim wie beruflich. Und er war stets auf Reisen im

Fasziniert von schöner Französin

In- und Ausland, zumeist mit der Eisenbahn, obwohl auch das Automobil ihn faszinierte.

„Diese Lokomotive ist wie der Körper einer schönen Frau", soll er einst geäußert haben, als er einer französischen Coupe-Vent-Maschine im Rhonetal ansichtig wurde.

Nicht die Kunst der Technik an sich, wohl aber deren sinnliche Ausstrahlung schätzte der Charmeur, den mit manch Schöner seiner Zeit mehr als ein Händedruck verband: Mit Camilla Horn etwa, wohl auch mit der 1927 noch weitgehend unbekannten Marlene Dietrich, der Koebner in seinen Zeitschriften ein Forum verschaffte.

Ebenso rätselhaft wie sein Überleben während des Nationalsozialismus – wegen seiner jüdischen Abstammung wurde Koebner 1933 aller Posten enthoben – blieben nicht wenige Abschnitte seines Lebenslaufs. Schon seine Herkunft bot den Nährboden für Spekulationen. So soll FW (!) ein illegitimer Sohn Wilhelms II. gewesen sein und dem vormaligen Kronprinzen auffallend geähnelt haben.

Was liegt näher, als dass sich ein solcher Mann, um den sich schon zeitlebens Legenden rankten und der nach dem Zweiten Weltkrieg mit der Eleganten Welt 1949 einen erfolgreichen Neuanfang in Stuttgart unternahm, in zunehmendem Alter wieder mit einer inzwischen ebenfalls legendären Marke im nahen Göppingen befasste: Märklin. Und der Kaiserzug hatte es ihm ganz besonders angetan.

Mode und Märklin: Die kongeniale Verwirklichung seiner Idee durch einen treuen Nachkriegsweggefährten und Modefotografen erlebte Franz-Wolfgang Koebner nicht mehr: Er starb 1978, überfahren von einem Auto. *Reinhard Seufert, Karlheinz Haucke*

Für Bürger, Bauer, Bettelmann:

In Königsspur die Spreewaldbahn

99 5706 fährt mit dem Zug nach Straupitz in Goyatz ein. Hier wartet auch Stückgut auf die schnelle Verladung.



Fehlt nur noch, dass echte Gurken wachsen: Bis auf die Gleise ist alles Eigenbau, was Volkmar Schumann auf seiner Im-Anlage in Bewegung setzt.

Am Anfang stand „der schrottwerte Rest einer Zeuke-Spur-0-Bahn", erinnert sich Volkmar Schumann. Blinzelt über den Rand seiner Brille und ergänzt: „Die im MODELLEISENBAHNER veröffentlichten Maßskizzen von Spreewaldbahn-Fahrzeugen animierten mich zum Modellbau im Maßstab 1:30."



Karlheinz Uhlemann hatte 1972 im November- und Dezember-Heft den Fahrzeugpark der ehemaligen Spreewaldbahn vorgestellt. Seine Maßskizzen, etwa des C-Kupplers 99 5707, des vierachsigen Reisezugwagens 900-224, des Dienstwagens 903-201 oder der Ow- und Gw-Zweiachser, waren allerdings exakt in der H0-Baugröße wiedergegeben.

Da hätte sich doch viel eher der Modellbau im Maßstab 1:87 angeboten oder?.

„Da hätte ich mit meinen Zeuke-Gleisen aber nicht mehr viel anfangen können", lacht Volkmar Schumann.

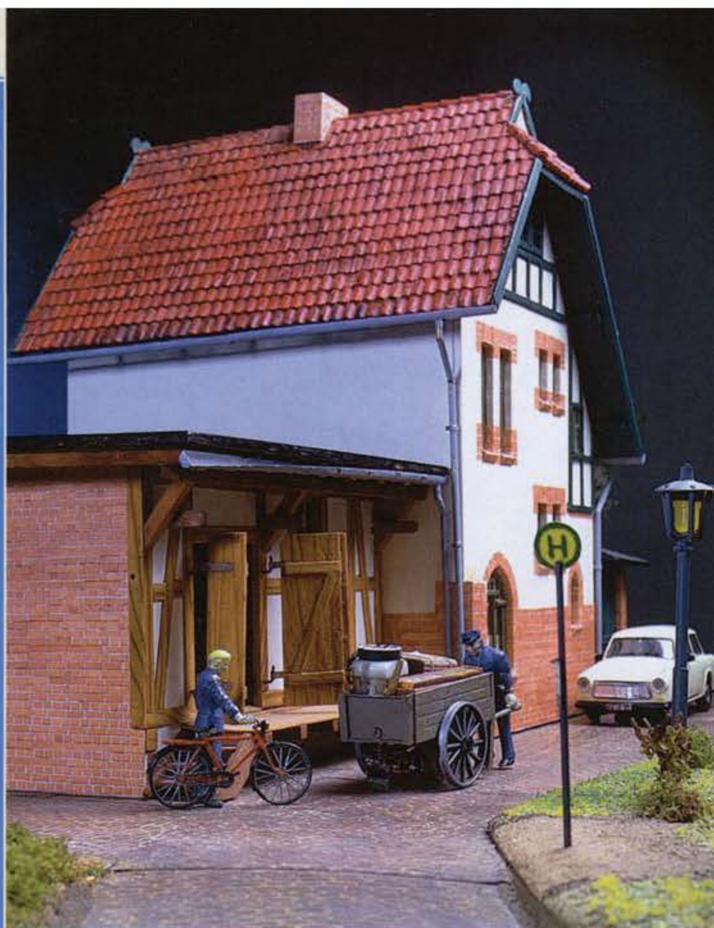
Der heute 67-Jährige träumte damals Anfang der 70er-Jahre eigentlich von einer Gartenbahn: „In der DDR hörte man hin und wieder, dass im Westen Großbahnen für den Garten der neue Modellbahn-Trend seien", erzählt Schumann rückblickend und gibt zu: „Der Reiz, solche Großbahn zu besitzen und im Garten fahren zu lassen, war groß und viele DDR-Eigenbauer begaben sich auf dieses Versuchsfeld."

Auch Volkmar Schumann: „Los ging es und schon bald fuhr der erste Zug, nur nicht im Garten!"

Mangels eines solchen vielleicht?

Den habe es schon gegeben, winkt Schumann ab, aber „die Zeuke-Eisenblechschienen hätten draußen nicht lange durchgehalten!"

Das kann ich nachvollziehen, aber, den transportablen Teil der heutigen Spreewald-Anlage des gebürtigen Zeitzers im Blick, ist unschwer auszumachen, dass die Gleise unmöglich das alte Zeuke-Material sein können.



Stückgut für den nächsten Zug: Gleich in Aktion tritt hinter dem Schiebewagen der tatsächlich richtig laufende Betriebsbahner.

Volkmar Schumann streicht sich eine vorwitzige silbergraue Haarsträhne aus der Stirn, lächelt und verrät: „Die ganze damalige Bastelei stand danach fast 20 Jahre in einer Kiste verpackt." Rein zufällig bekam er dann Mitte 1990, „nach der Währungsunion", wirft Schumann augenzwinkernd ein, Fallers Playtrain-Sortiment in die Hände.

„Die Spurweite 32 Millimeter dieses Messingschienen-Gleises bot sich für einen Neuanfang geradezu an", beschreibt Volkmar Schumann diese zweite Initialzündung, um anschließend, nicht ohne ein →

Die Technik: Als Stückgut getarnt ist der Motor im Handkarren, die Akkus liegen im Schuppen.





Dachlandschaft des Empfangsgebäudes in Goyatz: Auf Wunsch des Fotografen mimt der Dorfgeistliche den Schornsteinfeger.



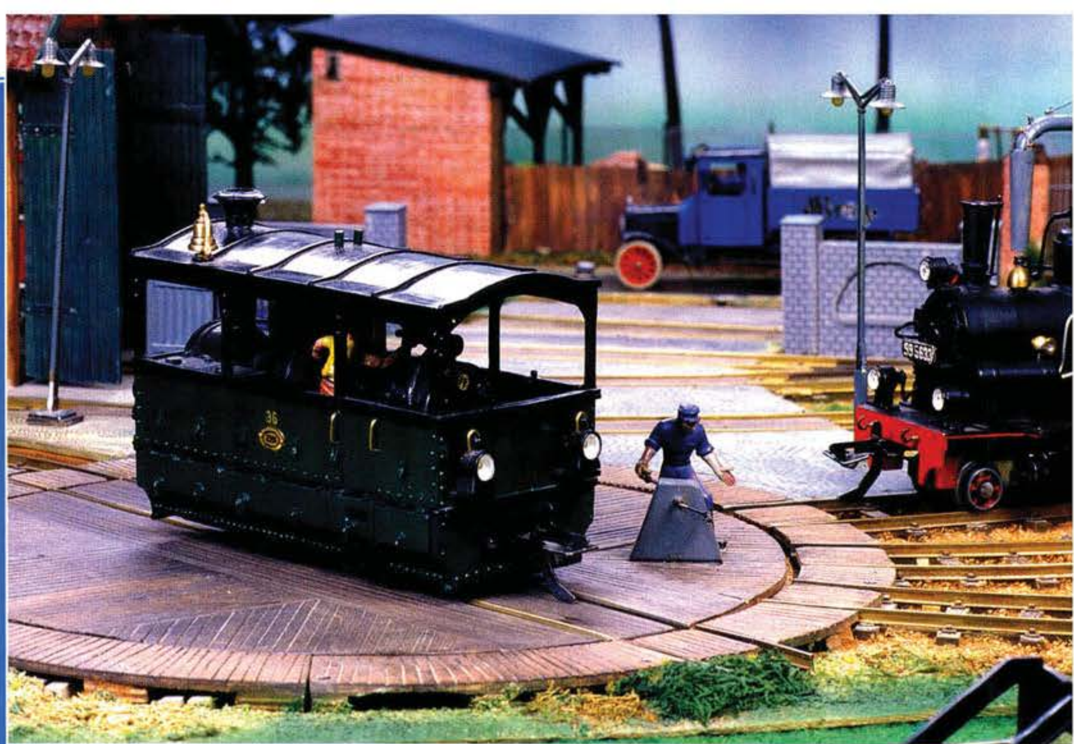
Und er wird einfach nicht voll: Die Kohlen hängen an der Endlos-Sehne und laufen vom Förderband durch den Waggon hindurch wieder zurück.

Nach 20-jähriger Pause Neubeginn mit Fallers Playtrain-Gleisen und dem für die Nenngröße I korrekten Maßstab 1:32

Opel-Blitz und Garant K30 warten, während 99 5633 mit einer Ladung Gurken passiert. Der GMWE-Exot auf dem Gegengleis hat sich wohl verirrt.

weiteres Augenzwinkern, zu gestehen: „Zu der Zeit war auch beim Spreewaldfreund durchgesickert, dass es für die Nenngröße I den genormten Maßstab 1:32 gibt!"

Auf die folglich um rund zehn Prozent zu großen Eigenbaumodelle aus den 70er-Jahren mochte Volkmar Schumann nicht gänzlich verzichten. „Sie bilden nun den Grundstock für ein Spreewald-Museum", das der Modellbauer aus Lutherstadt Wittenberg am liebsten dort angesiedelt wissen möchte, wo einst die Spreewaldbahn auf der Meterspur dampfte: Etwa in Straupitz, „wo bekanntlich früher einmal der betriebliche Mittelpunkt gewesen ist", erinnert Schumann an das dortige Bahnbetriebswerk.



Gedreht wird die Kastenlok der Forster Stadteisenbahn, eigentlich abseits des Spreewalds daheim.

Als 1992 das Unternehmen, in dem Volkmar Schumann zuletzt als Geschäftsführerassistent tätig war, von einem Investor übernommen und der gerade erst 56-Jährige zum Empfänger des Altersübergangsgelds wurde, stand dem Modellbauer unerwünscht viel freie Zeit zur Verfügung.

Und die war allemal besser damit verbracht, nun die zweite Spreewald-Modellgeneration in Angriff zu nehmen, als über die Ungerechtigkeiten in dieser Welt nachzugrübeln. „Das Ergebnis des vorzeitigen Ruhestands, das hier gezeigt wird, ist jedoch mit Sicherheit nicht der neuen Geschäftsleitung zu verdanken", kann sich Volkmar Schumann einen kleinen Seitenhieb auch zwölf Jahre danach nicht verkneifen.

Und dass der Elektromaschinenbauermeister im Ruhestand ein erstklassiger Fachmann ist, der sein Handwerk versteht, beweist hinlänglich die Ausstellungsanlage, die doch nur ein kleiner Teil der auf dem heimischen Dachboden untergebrachten Modellbahn nach Spreewald-Motiven ist: Ob Triebfahrzeuge, Waggons, dazu Gebäude wie der Bahnhof Goyatz oder der Haltepunkt Schmogrow – bis auf die Faller-Gleise ist alles exquisiter Eigenbau.

Dass es – siehe Dachbodenerwähnung – wieder nichts mit der Gartenbahn wurde, kann Volkmar Schumann verschmerzen. Für manche seiner einmaligen Bewegungsmodelle – keine Sorge, dazu kommen wir noch – wär's wohl auch nicht so zuträglich gewesen.

Was der Handwerksmeister, der sich selbst bescheiden als „Hobby-Modellbauer" bezeichnet, allerdings bedauerte: Ein Dachbodenbesuch war Gästen und Interessenten nach seiner Ansicht kaum zumutbar.

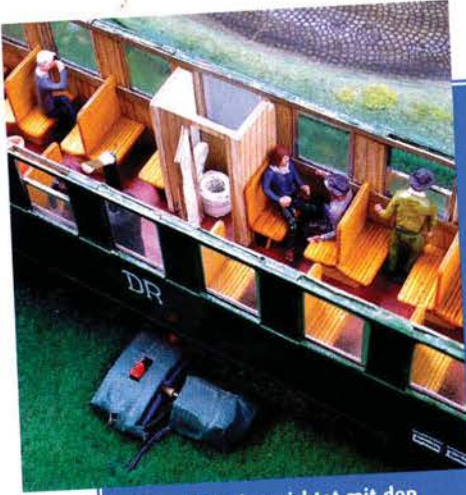
Aber erst 2002 reifte der Plan für die Ausstellungsanlage, „die mit dem Polo transportiert werden kann", skizziert Volkmar Schumann die Rahmenbedingungen, um zu ergänzen: „Sperrholz auf Holzrahmen und -böcken, bedeckt mit spraykoloriertem Rasenteppich, bilden den Untergrund für die Anlagenteile, die vom Dachboden heruntergeholt werden können, weil sie durch die Dach- →

Anlagensteckbrief

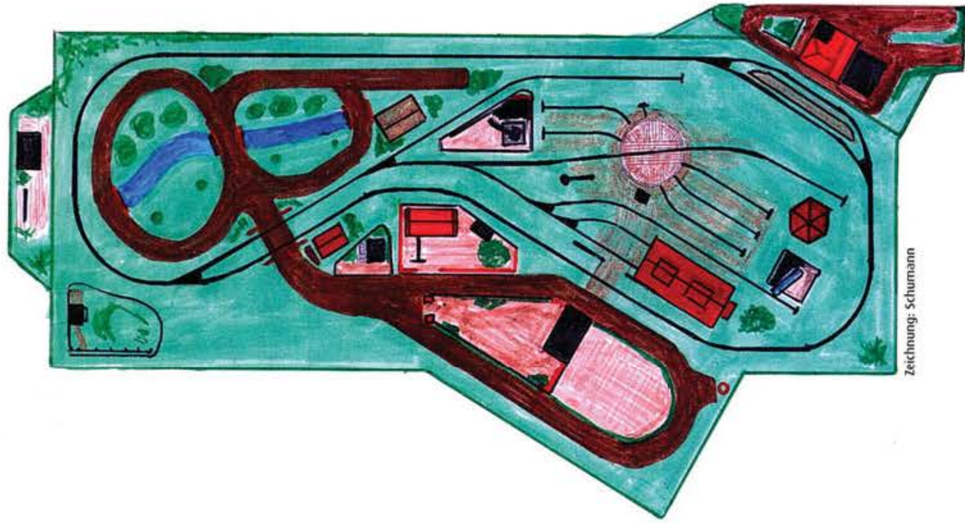
Transportable Ausstellungsanlage als Teil einer Dachbodenanlage in Nenngröße Im
Maße: **Zirka 4,5 x 2,3 m**
Erbauer: **Volkmar Schumann**
Bauzeit: **Seit 1990**
Epoche: **III**
System: **Zweileiter-GS**
Betrieb: **Analog**
Gleismaterial: **Faller**
Gleislänge: **Etwa 23 m**
Rollendes Material: **Eigenbau**
Besonderheiten: **Ausschließlich Eigenbau-Modelle, fahrender Straßenverkehr, zahlreiche Funktionsmodelle**
Anlagenthema: **Eingleisige Schmalspurbahn mit Bw, Bahnhof und Haltepunkt**
Vorbild: **Nach Motiven der Spreewaldbahn**

Getreideernte in den 50er-Jahren: Ungeduldig scharren die Kaltblüter mit den Hufen, während die letzten Garben mit der Forke auf den Leiterwagen geworfen werden.





Komplett eingerichtet mit den einst üblichen Holzlattenbänken. Die Kloschüssel besteht aus einem Zitronensäureflaschenverschluss.



Zeichnung: Schumann

Bewegung, die verblüfft: „Nur zwei Motore, ein paar Zahnräder und Mikrotaster, für die Stromversorgung Akkus und Silikonfiguren"

Wellblechbudenidylle am Haltepunkt Schmogrow: Für die Spreewaldbahn typisch sind die zweisprachigen Stationsschilder in Sorbisch und Deutsch.

luke passen." Enstanden ist so eine Mischung aus Improvisation, Spreewald-Flair und durchdachten Lösungen für die zahlreichen Funktionsmodelle.

„Und auch die wahrscheinlich preiswerteste Modellbahnanlage in der Meter-Königsspur", betont Volkmar Schumann mit einem Hauch Stolz in der Stimme. „Ein altgedienter DDR-Handwerker weiß natürlich auch, wie man sich behilft, wenn Material und Fertigerzeugnisse finanziell unerschwinglich sind, und wie man Dinge verwerten kann, die andere wegwerfen", schmunzelt der Tüftler. Meint noch: „Diese Bauweise müsste auch für den Modellbahnernachwuchs bei der jetzigen Preisentwicklung recht interessant sein!"



Fotos: Stirl

Vor der Tankstelle des VEB Minol versuchen zwei Rotarmisten, ihren Sani-Laster flott zu bekommen.

Wohl wahr, doch nun ist es wirklich Zeit, die Bewegung ins Spiel zu bringen, denn die allein ist schon mehr als nur eine Erwähnung wert. Dabei versteht es sich fast von selbst, dass Schumanns Eigenbau-Schienenfahrzeuge keine Standmodelle sind. Doch das ist ja längst nicht alles. Wohin das Auge blickt, bewegt sich was.

Auf den Straßen fahren die typischen DDR-Autos und Lastkraftwagen der 50er- und 60er-Jahre, halten vorschriftsgemäß vor den sich schließenden Bahnschranken. Derweil schlägt in der Schmiede Meister Lukas auf den Amboss, während der Junior den Blasebalg bedient. Und auf dem Feld ist die Heuernte in vollem Gange, werden schon bald die letzten Garben auf den Leiterwagen gewuchtet.

Damit nicht genug: Der Bekohlungskran im Bw bewegt sich ebenfalls und am Förderband werden Kohlen geschippt. Wie von Geisterhand gesteuert dreht auf dem BHG-Lagerplatz ein Gabelstapler seine Runden. An der Minol-Tankstelle pumpt der Tankwart Gemisch fürs Motorrad, während sich zwei Rotarmisten bemühen, ihren Sanitäts-Laster wieder flott zu machen. Der eine dreht schon fast verzweifelt die Kurbel.

„Silikonfiguren aus der Spielzeugkiste der Enkelsöhne machen solch echt wirkende Bewegungen möglich", ist Volkmar Schumann verdutzte Gesichter gewöhnt.

Das Prinzip ist ebenso einfach wie die Wirkung verblüffend. Sobald ein akkugetriebenes Magnetspurauto den in der vorbeiführenden Straße eingebauten Reed-Kontakt überfährt, werden der Tankwart an der Handpumpe und der Rotarmist an der Kurbel aktiv.

Die Antriebstechnik ist im kleinen Tankstellenverkaufsraum versteckt: „Nur zwei Motore, ein paar Zahnräder und Mikrotaster, für die Stromversorgung NiMH-Akkus sind die ganze technische Ausstattung", zählt Schumann auf.

Gerade trifft im Bahnhof Goyatz der Personenzug nach Straupitz ein. Der soll auch noch Stückgut mitnehmen, das just in diesem Moment auf der Sackkarre aus dem Güterschuppen geschafft wird, während ein Betriebseisenbahner mit einem Handkarren um die Gebäudeecke biegt.

„Der erste Mann, der richtig laufen kann", bemerkt Schumann. Der zweite ist der Sackkarrenschieber, der ebenfalls seine Beine bewegt, wie sich das gehört.

„Der glänzende Fleck auf dem Fahrweg des Handwagens ist übrigens keine Regenpfütze, sondern das Kontaktblech, mit dem der Güterbodenarbeiter seinen Auftrag zur Aktion bekommt", wirft Volkmar Schumann ein.

Da kämen wohl selbst Modellbahn-Muffel aus dem Staunen nicht mehr heraus!

Karlheinz Haucke

Auf einen Blick

Name, Vorname: **Schumann, Volkmar**
Alter: **Jahrgang 1936**
Geburtsort: **Zeitz**
Familienstand: **Verheiratet, 2 Töchter**
Beruf: **Elektromaschinenbauermeister i.R.**
Hobbys: **Kochen, Musik hören (früher selbst Klavier gespielt)**
Sport: **In jungen Jahren Motorbootfahrer**
Lieblingsmusik: **Klassische, besonders barocke Orgelmusik mit Trompete**
Lieblingskomponist: **Bach, Brahms, Rachmaninow**
Lieblingsessen: **Als leidenschaftlicher Hobbykoch ausgesprochen experimentierfreudig; Balkan- und Mittelmeer-Küche, insbesondere italienische und griechische Rezepte**

Die Spreewaldbahn ist sein Hobby: Volkmar Schumann mit Eigenbaumodellen inklusive des Bahnhofes Goyatz in 1:32.



MODELLBAHN AKTUELL

HERPA ▸ *Deutrans-Sattelzüge in H0*



Einen in den typischen Deutrans-Farben Orange und Blau lackierten Sattelauflieger zieht eine dreiachsige Mercedes-SK-Zugmaschine (Bild rechts) durch die H0-DDR. Der zweite Sattelzug der staatlichen Spedition besteht aus einer zweiachsigen Volvo-F12-Zugmaschine und einem dreiachsigen Pritsche-Plane-Auflieger (Bild links). Der neue Supersportwagen SLR McLaren von Mercedes ist beim Vorbild hoffentlich etwas zuverlässiger als die Formel-1-Silberpfeile in den ersten Rennen. Das blaue Modell wird sich zumindest nicht selbst entzünden. Wenn doch, rückt der Mercedes Vario der Feuerwehr Essen aus. Für die Riwatrans-Spedition rollt ein MAN-TGA-Sattelzug.

HEICO ▸ *H0-Geländematte Rapsfeld*

Ihr Landschaftszubehör erweitert die Coburger Firma mit der ein blühendes Rapsfeld darstellenden H0-Geländematte, mit je zwei Baumstumpfpackungen für H0 und N sowie in loser Schüttung im 100-Grammbeutel Kartoffeln, Äpfel, Wassermelonen, Salatgurken, Apfelsinen und Kopfsalat, zunächst im Maßstab 1:87. Die H0-Modellbeladungen erfahren eine Bereicherung durch Traktoren unter Schutzplanen, Altpapierbündel mit Schutznetz, Schwartenbunde aus Abfallholz, Leichtbau-Dachsegmente, Kabeltrommeln und Dampflokschrott. Info: Heico-Modell, Steinschrotweg 7, 96450 Coburg, Tel. (09563)50360, Fax (09563)307124, Internet: www.heico-modell.de.

REAL-MODELL ▸ *Bahnhof Hejlsminde in H0*



Dem Lokschuppen des dänischen Hejlsminde folgt nun das Empfangsgebäude als Resin-H0-Bausatz (Bild) mit Ätzblechen für Fenster, Türen und Zaun. Wie gewohnt im fotometrischen Verfahren erfasst und maßstabsgerecht übertragen, schließt der Backsteinbau mit Schopfwalm über dem Querhaus eine weitere Modell-Lücke bei den Bahnzweckbauten nach Vorbildern von der Ostseeküste. Der dänische Bahnhof an der längst stillgelegten Kolding-Sydbaner-Nebenstrecke dient heute als Wohnhaus. Info: Real-Modell, Joachim Jüchser, Kloster 8, 25585 Lütjenwestedt, Tel. (04872)2221, Fax (04872)1240.

US-Corner

Foto: C. Fricke



Die ölgefeuerten USRA-Dampfloks stellen eine Abwechslung im US-Bw dar.

Die 0-6-0 Dreikuppler der USRA (United States Railway Administration) wurden 1918 und 1919 von Alco und Baldwin gebaut. Den 255 originalen USRA-Loks folgten diverse Nachbauten in den 1920er-Jahren. Die 0-6-0-Switcher hatten in der Mehrzahl Kohlefeuerung, einige Bahnen aber bevorzugten Öl als Brennstoff. Die Texas and Pacific und die Frisco (oben) hatten solche Ölloks im Dienst. Die Ausführung des HO-Modells von Life-Like (Vertrieb über Brawa) der USRA-0-6-0 überzeugt durch feinste Details und sehr gute Fahreigenschaften. Für eine Öllok selbstverständlich, entfielen die Aschekästen und der Tender ist dem anderen Brennstoff angepasst.

Gunderson stieg 1985 ins boomende Geschäft des Doppelstock-Containerverkehrs mit dem Twin-Stack ein. Eine fünfteilige Einheit ist zum Transport von 40-Fuß- unten beziehungsweise 48-Fuß-Containern oben ausgelegt und rollt auf sechs Drehgestellen. A-Line bietet seit mehreren Jahren H0-Bausätze dieser markanten Containertransportwagen (Intermodal) an. Seit Ende 2003 sind jetzt erstmals in Zusammenarbeit mit dem Wagenspezialisten Intermountain Railway Company (www.intermountain-railway.com) fein detaillierte Fertigmodelle (unten) mit Metallradsätzen und Kadee-Kupplungen an den Endwagen von folgenden Bahnen teilweise mit mehreren Betriebsnummern erhältlich: TTX (Foto), ATSF, Sealand NYSW, Sea-Land CSXT und SP. Die Wagen-Sets (ohne Container-Ladung) von A-Line sind im spezialisierten Fachhandel erhältlich.

Foto: S. Gölitzer



Bei den Abmessungen der Waggons sollte man das Lichtraum-Profil beachten.

EISENKOLB ▸ *Sächsische Personenwagen in H0*


Foto: M. Tiedtke

Nach längerer Ankündigung liefert SEM nun die sächsischen 4.-Klasse-Reisezugwagen der Bauart Di Sa 96 (Bild) aus. Deren Vorbilder waren ab 1896 vorwiegend auf Nebenstrecken und bis in die 1930er-Jahre sowie später noch im Bauzugdienst im Einsatz. Ein Exemplar ist heute im Verkehrsmuseum Dresden zu bestaunen. Die feinst detaillierten und mit Feder-Stangenpuffern ausgestatteten Messingmodelle mit zwei offenen Endbühnen sind mit drei unterschiedlichen Betriebsnummern lieferbar. Ferner sind diese Waggons auch in Epoche-II-Versionen der DRG erhältlich. Passende Zuglok ist die sächsische VIII. 2 „Rotterdam" (Bild), die als Neuauflage erscheint. Auf Wunsch wird diese Lok auch als 13 7007 der DRG geliefert. Info: Tino Eisenkolb, K.-Liebknecht-Siedlung 10, 08451 Crimmitschau, Tel. (03762)40190.

BECKMANN TT ▸ *Grauer Klima-Schneepflug in TT*



Der bereits einige Zeit im Sortiment von Beckmann TT befindliche Klima-Schneepflug in orangefarbener DR-Ausführung (Bild) erhält Zuwachs. Nunmehr ist er auch als graues Modell erhältlich. Ein entsprechendes Vorbildfahrzeug ist im Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf zu finden. Das Modell mit der Artikelnummer 6013003 hat vorbildgetreu keinen Antrieb. Info: Beckmann TT, Scharnweberstr. 86, in 12587 Berlin, Tel. (030) 64488171. Internet: www.beckmanntt.de.

KLEIN ▸ *2068 mit geändertem Getriebe in H0*

Da das Vorbild der 2068026 häufig im Streckendienst zu finden ist, wo sie ihre Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auch ausfährt, passt Klein das Getriebe des H0-Modells an. Der Staubkesselwagen Uacs (Epoche V) rollt als österreichischer Privatwagen der Holcim-Kalkwerke an. Für die Epoche IV erscheinen zwei französische Güterwagen. Der zweiachsige Gaskesselwagen trägt die Aufschrift Naphtachimie, der vierachsige Rungenwagen in UIC-Standardbauweise erhält eine neue Betriebsnummer. Als Dreier-Set der Epoche III erscheinen die zweiachsigen Spantenwagen in blau-weißer Triebwagen-Lackierung.

WIKING ▸ *Ruthemeyer-Walze in H0*



H0-Messeneuheiten bringt der Berliner Modellautobauer mit seiner aktuellen Auslieferung auf den Weg zum Kunden. Der Track-Dumper 15 neuester Baureihe von Neuson (mitte) und der historische Hanomag-Raupenschlepper K55 (rechts) stellen jeweils Meilensteine in der Kettenschlepperentwicklung dar. Beim Modell des bemannten Dumpers ist die Front-Minipritsche kippbar. Auf Vorbildbaustellen gehört die Ruthemeyer-Straßenwalze (links) längst zum Alteisen wie die von ihr abgelösten Dampfwalzen mit großem Schwungrad, die in den 50er-Jahren noch Alltag waren. In der Baugröße N kommt ein 70er-Jahre-Set mit drei Einsatzfahrzeugen des Technischen Hilfswerks (THW) zum Stehen.

PIKO ▸ *Sächsischer Traglastenwagen in H0*



Mit Traglastenabteil ausgestattet war der sächsische Personenwagen dritter Klasse Ctr Sa 16, den die Sonneberger jetzt in der Epoche-II-Version (Bild) als H0-Neukonstruktion ausliefern. In der Ursprungsausführung der Königlich-Sächsischen Staats-Eisenbahnen folgen die drittklassigen Windbergbahnwagen mit den Nummern 3499 für Raucher und 3500 für Nichtraucher. Entgegen den Katalogabbildungen bestehen nicht nur die gerafften Vorhänge, sondern auch die Sitzbänke aus gelbem Kunststoff. In DR-Epoche-III-Modellgüterzüge kann der gedeckte Großraumgüterwagen GGrhs 15 ebenso eingestellt werden wie der Ommu 44. Ins Hobby-Sortiment rückt das H0-Modell des bei der Bundesbahn eingestellten zweiachsigen Shell-Kesselwaggons.

MODELLBAHN AKTUELL



LEMACO ▸ *Triebwagen ADZe 4/4 25 in H0m*

1910 benötigte die Montreux-Berner Oberland-Bahn wegen gestiegener Zuggewichte stärkere Triebfahrzeuge. Die als BFZe 4/4 gebauten Fahrzeuge trugen zunächst einen grauen Lack. Als Golden-Mountain-Triebwagen waren sie in dunkelblau und beige (Bild) gestrichen. Ab den 60er-Jahren rollten sie in hellblau über die MOB-Gleise. Alle drei Varianten fertigt Lemaco aus Messingteilen in H0m. Freunde französischer Dampflokomotiven werden mit der 150 P in diversen H0-Ausführungen bedacht. Die OCEM-Personenwagen der SNCF erscheinen in Ausführungen der 50er- und 60er-Jahre. Als Motorola-Digital-Modelle in Spur I verwirklichen die Schweizer den vierteiligen TEE-Triebwagen RAm. Die Betriebsnummern lauten 501 und 502. Daneben fertigt Lemaco den blau-gelben Northlander. Info: Lemaco SA, Case Postale, CH-1024 Ecublens, Tel. (0041)(21) 6918991, Fax (0041)(21)6914295.

TRIX ▸ *Dreiachser-Schnellzugwagen in H0*



Auf der Strecke München – Salzburg über Rosenheim waren zu DRG-Zeiten die dreiachsigen Schnellzugwagen unterwegs, deren Dritte-Klasse-Waggon C3ü (links) und Gepäckwagen Pw3ü nun als Trix-Modelle (rechts) für Epoche-II-Liebhaber bereitstehen. Das Minitrix-Sortiment erweitert die 043 mit Öltender.

KIBRI ▸ *Dorfbausätze in H0*

Zwei Sets mit je drei Gebäuden erleichtern den Aufbau von Siedlungen. Das Set Bahnhofsstraße enthält den Bahnhof Bärental und zwei Wohnhäuser, das Set Kirchstraße die Dorfkirche und das Pfarrhaus St. Veith und das Wohnhaus Amselweg. Den Schwerlast-Fuhrpark auf der Straße vergrößert eine dreiachsige MAN-Zugmaschine mit sechsachsigem Nooteboom-Auflieger. Im Rahmen des Themas 30 Jahre Nutzfahrzeuge erscheinen der Teleskop-Mobilkran Liebherr LTL 1160 und der Claas-Lexion-480-Mähdrescher mit Maispflücker und Transportwagen für das Schneidewerk.

FLEISCHMANN ▸ *24 009 der DR in N*



Die Dampflokomotive 24 009 der DR trug, bevor sie in den Westen verkauft wurde, noch einen Scheiben-Vorlaufradsatz. Das Modell ist nach der Epoche III beschriftet und hat unter der Artikel-Nummer 87143 serienmäßig einen DCC-Digital-Decoder.

BUSCH ▸ *Ford Mustang in H0*



Mit dem zweitürigen Stufenheck-Coupé Mustang (r.) betritt ein Ford-Klassiker die H0-Bühne. Schon länger auf derselben befindet sich der ebenfalls amerikanische Chevrolet-Leichtlastwagen, der auf seiner Pritsche neuerdings Kürbisse (l.) transportiert. Noch älter ist der Mercedes 170 V, der als Lieferwagen von Aral beschriftet ist. Bereits ab Werk auf alt getrimmt wurden ein Mercedes-W 123-Kombi (m.) und ein Citroën-H-Lieferwagen. Ganz und gar nicht morbide sieht der nagelneue Kombi der E-Klasse aus.

MÄRKLIN ▸ *H0-Rungenwagen mit Ladung*



Einen weiteren Rungenwagen der Gattung Kbs der Bundesbahn bringen die Göppinger in Epoche-IV-Beschriftung (Bild) auf den Markt. Die Ladung, zwei Bretterstapel, bestehen aus echtem, imprägnierten Holz. Mit beweglichem Schwenkdach ausgestattet sind die drei Rundschieber-Seitenentladewagen Td von DB Cargo, die als Set angeboten werden. Das Start-Set „Urlaubs-Fun" mit Batteriefahrgerät sowie die Makrolon-Lok der Baureihe 101 bereichern die Sammlung der Miniclub-Fans. In der Königsspur rollt eine Maxi-Anfangspackung mit B-Kuppler, drei einfachen Güterwaggons, Gleiskreis und Fahrregler zum Fachhandel.

BRAWA ▸ *Württemberger-Personenwagen in H0*

Im Rotbraun der Königlich-Württembergischen Staats-Eisenbahnen rollen die H0-Modelle des Dritte-Klasse-Wagens E 3019 (rechts) und des Vierte-Klasse-Waggons E4 2706 (links) in den Fachhandel. Die Zuglaufschilder geben als Zielbahnhof Friedrichshafen, als Einsetzbahnhof Ulm an. Die DRG reihte die zweiachsigen Württemberger der dritten Klasse als CiWü 05 ein. Das Epoche-II-Modell verkehrt vorbildgerecht zwischen Welzheim und Schorndorf.



ROCO ▸ *DB-011 und badische G 12 in H0*



Roco ließ der Epoche-IV-011 (Bild) Modellpflege in Form sehr schöner Metallradsätze zukommen, die die Kunststoff-Ausführungen der bisherigen Auflagen ersetzen. Freunde der elektrischen Traktion werden mit einer Epoche-IV-141 der DB bedacht. Keinerlei technische Änderungen erfuhr die Güterzug-Dampflokomotive der Baureihe G 12, die als badische G 12 1048 beschriftet als Epoche-I-Modell anrollt.

DIETZ ▸ *Speicherkondensator*

Der Speicherkondensator SPK BS zum Anschluss an den Dietz-Decoder DLE 2M und andere für diese Betriebsart geeignete Bausteine speichert die Energie, die der Großbahn-Decoder braucht, um kurze stromlose Abschnitte wie Weichenherzstücke überbrücken zu können. SPK BS wird als Teilebausatz geliefert. Der Kondensator kommt auch bei der flackerfreien Waggonbeleuchtung ZGBEL zum Einsatz. Dietz Modellbahntechnik, Hindenburgstr. 31, 75339 Höfen, Tel., Fax (07081)6757, Internet: www.d-i-e-t-z.de.

MODELLBAHN AKTUELL

MESSENACHLESE

Micro Metakit

● Die Landshuter Messingmodellbaumeister hatten gleich zwei Highlights in Nürnberg präsentiert. Die Turbinen-Versuchslok T38 3255 überzeugt ebenso wie die BR 18.4, der Serien e und d der bayerischen S 3/6 durch feinste Details. Dazu gibt es die Zahnradlok 97.5 in der Ausführung der DRG oder der württembergischen Staatsbahnen, die bayerische E I-Güterzuglok, die bayerische Lokalbahnlok D VI (auch als 98.75 der DRG) und mit der BBÖ-297 eine weitere Zahnradlokomotive. Info: Micro Metakit, Weingartenweg 8, 84036 Landshut, Tel. (0871) 43457. Internet: www.micro-metakit.de.



Die DRG-T38 3255 basiert auf der preußischen P8.



Finescale-Radsätze adeln das feingliedrige Fahrwerk der 18.4.

TRIX

Ex-Geschäftsführer gestorben

● Jürgen Schlegel, von 1971 bis zum Erreichen des Rentenalters 1993 Trix-Geschäftsführer, verstarb am 12. März 2004 im Alter von 75 Jahren. Der Diplom-Kaufmann trat an die Spitze des Nürnberger Modellbahnherstellers nach einer für Trix schwierigen Phase, die zur Übernahme des ehemaligen Völk-Unternehmens durch die Mangold-Gruppe führte. Unter seiner Regie gewann der H0-Pionier durch Liquiditätsengpässe verlorenen Boden zurück, setzte mit den bayerischen Länderbahngarnituren sowie den Orient-Express-Modellen fürs Drei- wie fürs Zweischienengleis H0-Maßstäbe. In Schlegels Ägide fiel auch die Markteinführung von Selectrix, seinerzeit die erste Großserien-Digitalsteuerung hierzulande. Eine zukunftsweisende Innovation, deren Möglichkeiten von Trix leider nie so recht genutzt wurden. Schlegel zeichnete auch für den gezielten Ausbau des Minitrix-Sortiments verantwortlich, der den Nürnbergern zeitweise trotz eines alsbald stagnierenden N-Marktes deutliche Umsatzzuwächse einbrachte.

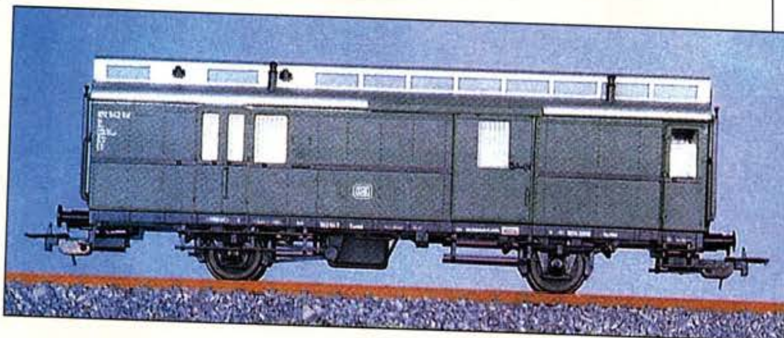
ELECTROTREN

Hornby goes shopping

● Der britische Modellhersteller Hornby Ltd. aus Margate in der Grafschaft Kent hat die spanische Modellbahnfirma Electrotren für den Kaufpreis von 7,9 Millionen Euro übernommen. Das wäre für sich noch keine Sensation, doch äußern die Engländer, die Übernahme von Teilen der insolventen italienischen Lima-Rivarossi-Gruppe planmäßig voranzutreiben. Haben diese Pläne Erfolg, dann ist Hornby mit seinen Töchtern Marktführer in Spanien (Electrotren), Frankreich (ehemals Jouef), Italien (Lima/Rivarossi) und natürlich auf den britischen Inseln. In einer Pressemeldung betont Hornby-Chef Frank Martin, dass es nach der Übernahme von Lima noch Monate dauere, bis der italienische Zukauf positiv zum Firmenergebnis betragen würde. Bei Electrotren erwarte man dieses von Anfang an. Mit der Übernahme von Electrotren, deren Produktionsanlagen nun in China stehen, rechnet sich Hornby bereits eine Stärkung der Position auf dem europäischen Modellbahnmarkt aus. Völlig offen ist indes, was mit der zu Lima-Rivarossi gehörenden Marke Arnold (Spur N) geschehen soll.

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 15 JAHREN: Pw Posti 34 der DB von Prefo



● Höhepunkt der Leipziger Frühjahrsmesse 1989 war der zweiachsige Postwagen Pw Posti 34 des VEB Prefo. Nach Überarbeitung der älteren Modelle Ci 33 und Pwi 32 legte der Dresdner Betrieb damit eine echte Neuheit auf. MEB 6/1989 schrieb von „einer neuen Generation von H0-Reisezugwagen". Der Wagen erhielt eine NEM-Kurzkupplungskulisse, Zurüstteile und hatte zu öffnende Türen. Natürlich wurde er bestmöglich detailliert. Allerdings stellte Prefo die DB-Variante als erste vor. War das ein versteckter Hinweis auf den Zug von DDR-Bürgern gen Westen? Oder hatte man nur den devisenträchtigen Markt der BRD im Blick? Wie auch immer: Heute ist das Modell bei Tillig/Sachsenmodelle im H0-Sortiment und in den Ausführungen von DRG, DR und DB erhältlich.

SOUVENIRS

TWE-Loks

● Der Förderverein Bahnhof Littfeld legt demnächst zwei Loks der Teutoburger-Wald-Eisenbahn als Sonderserie auf. Es handelt sich um die Lokomotiven 156 und 157. Es gibt keine Mindestbestellmenge. Mehr Informationen und Bestellungen: www.ag-eisenbahn.de, Bernd Schumacher, Tel. (02732) 86647.

MESSE-KALENDER

5.-6. JUNI 2004
Nordsee Modellbau, Oldenburg.

8.-10. OKTOBER 2004:
Modell & Hobby, Leipzig.

22.-26. OKTOBER 2004:
Modellbau International, A-Wien, Messe.

4.-7. NOVEMBER 2004:
Modellbahn 2004, Köln, Messe.

DB-MUSEUM KOBLENZ

Dampf-Event und Trix Express

● Die im DB-Museum Koblenz zu besichtigenden E-Loks wie, E 16, E 18, E 41, E 44 und E 60 erhielten am Osterwochenende Besuch: Dampfsonderzüge unter anderem aus Nordrhein-Westfalen und Luxemburg trafen sich zum „Dampfspektakel am Deutschen Eck". Die Gäste konnten beobachten, wie zum Beispiel 01118 auf die Untersuchungs-Grube fuhr, Wasser nahm und für die Rückfahrt flott gemacht wurde. In den Obergeschossen des Museums hat der Trix-Express-Club Deutschland seine Clubräume eingerichtet. Er nutzte die Gelegenheit, den zahlreichen Besuchern das System Trix Express nahezubringen. In der Lokhalle erwarteten die Interessenten Stände an denen Modellbahnartikels, Bahndevotionalien und Literatur angeboten wurden.



Einige Lokomotiven wurden aus der Halle des ehemaligen Bw herausgerollt, und so entstand Platz für viele Stände mit Modellbahnartikeln.



Massenhafter Andrang herrschte, als Dampflokomotiven wie 01 118 ihre elektrischen Kolleginnen im DB-Museum Koblenz besuchten.

Fotos (2): Pascal Witry

MÄRKLIN

30-Stunden-Woche in Göppingen

● Um den Produktionsstandort Göppingen langfristig zu sichern, haben Geschäftsleitung und Betriebsrat bei Märklin eine Betriebsvereinbarung abgeschlossen. Diese sieht vor, dass rund 580 Mitarbeiter ohne Lohnausgleich wöchentlich rund fünf Stunden weniger arbeiten. Im Gegenzug verzichtet die Geschäftsleitung bis 2008 auf betriebsbedingte Kündigungen. Für die Mitarbeiter bedeutet das bei einer Reduzierung der Wochenarbeitszeit auf 30 Stunden Lohneinbußen von 14 Prozent, was monatlich 180 bis 200 Euro ausmacht. Die Abmachung, auf Kündigungen zu verzichten, steht unter zwei Vorbehalten: Die Produktivität in Göppingen muss um 15 Prozent gesteigert werden und die Nachfrage nach Modelleisenbahnen darf, so Märklin-Geschäftsführer Paul Adams, „nicht dramatisch" einbrechen. Adams verweist in diesem Zusammenhang darauf, dass viele Mitbewerber längst in Fernost produzierten. Dort lässt auch der Marktführer, der zudem ein Werk in Ungarn besitzt, inzwischen zu einem Fünftel der deutschen Lohnkosten fertigen. Nur dieser Kostenmix, so Adams, sichere die deutschen Standorte. Dazu leistet nun die in der IG Metall stark verankerte Belegschaft mit der Vereinbarung ihren Beitrag. Ohne die Abmachung hätten rund 300 Kündigungen gedroht, weil Logistik und Miniclub-Fertigung von externen Unternehmen übernommen worden wären. Der Betriebsrat setzte durch, dass 65 Prozent der gesamten Lokmodellproduktion in Göppingen verbleiben. Als Maßnahmen zur Produktivitätssteigerung fasst Märklin verbesserte Produktionsabläufe und ein differenziertes Lohnsystem ins Auge.

IMPRESSUM

VERLEGER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg, Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, J. H. Broers, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocolaty, Dirk Endisch, Christian Fricke, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Peter Kasperzek, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Axel Polnik, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-Mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: € 3,30
Jahres-Abonnement Inland:
€ 42,20
Schweiz: sFr 82,40
EU-Länder: € 53,40
Andere europ. Länder: € 60,40
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Oberndorfer Druckerei GmbH
A-5110 Oberndorf

VERTRIEB
IPV Inland Presse Vertrieb GmbH
Wendenstr. 29
20097 Hamburg
Tel. 040/23711 - 0
Fax 040/23711 - 215
E-Mail: ipv@ipv-hh.de
Internet: www.ipv-online.de

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002.
Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422


Foto: Wollny

PREUSSENS EISENBAHNERBE – TEIL 2

Burkhard Wollny begab sich auf Entdeckungsreise ins Industrie- und Bergbaugebiet Oberschlesiens.

THÜRINGER STEHEN UNTER STROM

Im alten Bw Weimar wuchs in den letzten Jahren eine der bedeutendsten Sammlungen deutscher Altbau-E-Loks. Der Thüringer Eisenbahnverein pflegt seine Schätze mit großem Engagement.



Foto: P. Hartung

Außerdem

Haltloses Netz

Mit fragwürdigen Methoden versucht DB Netz, unliebsame Strecken wie die Muldentalbahn in Sachsen loszuwerden.

Großer Klassiker

In feiner Modellausführung liefert Märklin die im vorigen Jahr angekündigte Spur-I-01. Im Test muss sie sich beweisen.

Gefaltet und gelötet

Den H0-Bausatz des DR-SKL 25 vom Kleinserienhersteller Kuswa macht Ralf Reinmuth bereit für den Bahnmeistereieinsatz.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

NAPOLEON AUF DER SPUR

Mit dem TEE „Parsifal", der Hamburg mit Paris verband, setzte die DB mit ihrem Paradepferd VT 11.5 auf Luxus pur.



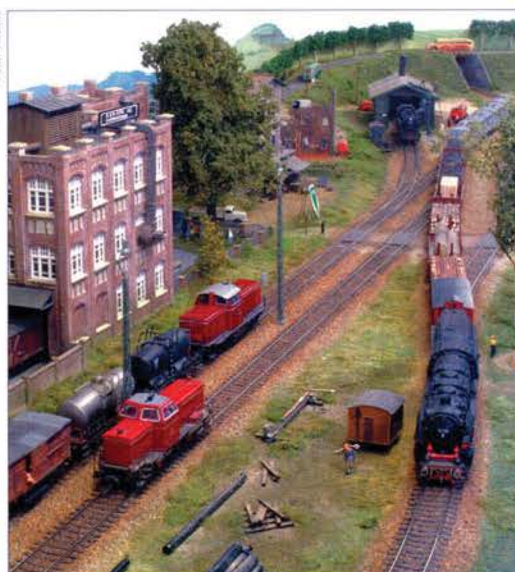
Foto: Rotthowe

Das Juli-Heft erscheint am **16. Juni** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch


Foto: K.-H. Stange

UMGEBINDEHAUS-WANDEL

Mit Auhagen-Bausatz kreiert der Zittauer Modell-Eisenbahn-Club Jonsdorf-Häuser.


Foto: Tiedtke

ANLAGEN-RECYCLING

Mitglieder des Vereins Spijkspoor bauten mit Teilen einer alten Anlage eine detailreiche Kleinindustrieszenerie der Eifelregion in H0.

Die Miss Universum auf Schienen …



Nach der V 80, die im eigentlichen Sinne als Versuchsträger für später zu beschaffende Diesellokgenerationen gilt, war die V 200 die erste schnelllaufende Großdiesellokomotive aus deutscher Produktion. Mit ihrer gelungenen Linienführung, die gleichermaßen Eleganz wie auch Stärke vermittelt, war sie der unumstrittene Star auf deutschen Gleisen. Und wenn sie z. B. mit dem hochwertigen F 34 „Gambrinus" nach Hamburg donnerte, dann verspürte der Eisenbahnfreund dieses gewisse und doch schwer zu beschreibende Kribbeln im Nacken …

Und die V 200 002 – eine Lok der Vorserie – ist heute noch betriebsbereit erhalten, renoviert und bestens gepflegt! Das ist Roco ein Platin-Modell wert!

In Gleich- und Wechselstromausführung.

Mit und ohne Sound (AC nur mit Sound).

Museumsedition mit allen Informationen zu dem Lebenslauf der V 200 002 auf CD.

